ЛБ116 285

ЛБ116 285

Россия

Особое приложеніе къ представленію Министра Торговли и Промышленности въ Государственную Думу отъ 1914 года за № по вопросу о мѣрахъ къ поощренію отечественнаго торговаго мореплаванія.

СПРАВКА.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА
1141636

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА
15116285
1141636

СОДЕРЖАНІЕ.

Стр.

I. Сравнительная таблица возрастанія національныхъ флотовъ 1-го іюня 1902 г. по 1-ое іюля 1911 г. по даннымъ «Lloyd's ister of British and Foreign Shipping». Паровыя суда 4

II. Сравнительная таблица возрастанія національныхъ флотовъ 1 іюня 1902 г. по 1 іюля 1911 г. по даннымъ «Lloyd's Register Britisch and Foreign Shipping». Парусныя суда 8

III. Сумма таблицъ I и II. 12

IV. Сравнительная таблица состава національныхъ флотовъ къ іюня 1911 г. по даннымъ «Lloyd's Register of British and Foreign ping». Число, тоннажъ и матеріалъ постройки паровыхъ судовъ овой вмѣстимости въ 100 и болѣе тоннъ 16

V. Сравнительная таблица состава національныхъ флотовъ къ іюня 1911 г. по даннымъ «Lloyd's Register of British and Foreign ping». Число, тоннажъ и матеріалъ постройки парусныхъ судовъ той вмѣстимости въ 100 и болѣе тоннъ 21

VI. Сумма таблицъ IV и V 23

VII а и б. Таблица возрастанія русскаго торговаго флота съ 2 по 1911 г. включительно по даннымъ «Lloyd's Register of British Foreign Shipping» и таблица состава русскаго флота къ 1 января 2 г. по даннымъ Отд. Торг. Мор. 24

VIII. Статистическія свѣдѣнія о развитіи русскаго торговаго та за десятилѣтіе съ 1903 г. по 1912 г. включит. 29

IX. Эксплоатація германскихъ торговыхъ пароходовъ за 1910 г. 38

X. Эксплоатація шведскихъ торговыхъ пароходовъ за 1910 г. 40

XI. Эксплоатація норвежскихъ торговыхъ пароходовъ за 1910 г. 42

XII. Эксплоатація датскихъ торговыхъ пароходовъ за 1910 г. 44

XII а. Эксплоатаціонные расходы на 1 тонну чистой вмѣсти-ти, выведенные для германскихъ, шведскихъ, норвежскихъ и скихъ судовъ на основаніи данныхъ таблицъ IX по XII . . . 46

XII б. Стоимость эксплоатаціи русскихъ торговыхъ судовъ 1 тонну чистой вмѣстимости). 47

XIII. Иностранное законодательство о поощреніи торговаго еплаванія и судостроенія:

1) Франція, 2) Италія, 3) Австрія, 4) Венгрія и 5) Японія . 49

XIV. Очеркъ мѣръ поощренія отечественнаго мореходнаго про-ла 118

XV. Очеркъ примѣненія навигаціонныхъ премій за границей . 136

XVI. Журналъ Совѣта по дѣламъ торговаго мореплаванія. За-нія 9 и 10 февраля 1905 года 153

XVII. Временныя Правила относительно производства денежъ изъ казны воспособленій судамъ, обслуживающимъ мѣстныя отажныя сообщенія на Дальнемъ Востокѣ, и Инструкція чинамъ тныхъ на Дальнемъ Востокѣ учрежденій Государственнаго Конт-я и Министерства Торговли и Промышленности по примѣненію еменныхъ Правилъ 165

I. Сравнительная таблица возрастанія національныхъ флотовъ съ 1 іюня 1902 г. по 1 іюля 1911 г. по даннымъ «Lloyd's Register of British and Foreign Shipping».

П А Р О В Ы Я С У Д А.

Ф Л А Г Ъ.		1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Англія	Число	8.352	8.553	8.787	9.029	9.261	9.511	9.680	9.758	9.837	9.901
	Тоннажъ	13.652.455	14.193.582	14.866.527	15.409.538	16.166.748	17.001.139	17.499.542	17.702.714	18.059.037	18.643.649
Соединенные Штаты	Число	1.172	1.303	1.361	1.423	1.491	1.577	1.688	1.725	1.712	1.770
	Тоннажъ	1.992.452	2.265.205	2.436.231	2.605.101	2.827.756	3.160.895	3.549.461	3.662.332	3.827.014	3.962.380
Германія	Число	1.365	1.425	1.488	1.556	1.628	1.713	1.806	1.808	1.822	1.856
	Тоннажъ	2.636.338	2.794.311	2.891.869	3.093.702	3.375.743	3.705.700	3.839.378	3.889.046	3.959.318	4.092.015
Норвегія	Число	905	962	1.038	1.076	1.114	1.181	1.256	1.292	1.312	1.373
	Тоннажъ	866.754	935.229	1.017.248	1.081.335	1.145.545	1.264.002	1.351.647	1.388.423	1.422.006	1.537.873
Франція	Число	690	717	755	764	780	809	869	884	875	890
	Тоннажъ	1.104.893	1.153.761	1.252.457	1.260.973	1.253.737	1.284.363	1.416.987	1.445.976	1.448.172	1.542.568
Италія	Число	361	365	368	375	377	397	419	437	450	479
	Тоннажъ	691.841	704.109	720.209	741.110	775.069	823.325	903.567	961.132	987.559	1.026.823
Японія	Число	535	544	591	691	775	839	865	861	846	861
	Тоннажъ	555.230	585.542	668.360	870.839	996.553	1.068.747	1.140.177	1.150.858	1.146.977	1.200.975
Голландія	Число	320	360	394	405	426	455	478	503	532	559
	Тоннажъ	555.047	613.219	643.529	659.409	693.180	776.355	841.870	904.536	983.049	1.029.596
Швеція	Число	719	750	785	827	865	889	934	960	964	975
	Тоннажъ	464.705	502.581	539.481	592.695	650.768	686.547	732.280	774.288	782.508	808.898
Австро-Венгрія	Число	259	267	271	290	296	312	327	347	365	377
	Тоннажъ	529.319	557.745	569.980	604.669	618.031	677.221	733.402	744.776	777.729	844.981
Испанія	Число	464	459	458	450	461	468	469	479	511	526
	Тоннажъ	736.209	720.832	714.172	693.265	684.339	673.301	677.345	686.875	746.748	758.097
Данія	Число	366	385	396	431	459	501	538	558	553	551
	Тоннажъ	440.010	483.968	505.127	537.242	579.464	650.955	660.582	677.098	671.828	692.718
Греція	Число	186	199	212	214	231	255	282	287	298	322
	Тоннажъ	287.986	325.895	350.497	348.763	373.222	421.743	482.055	484.193	499.184	560.475
Бельгія	Число	119	112	113	113	120	131	128	152	159	154
	Тоннажъ	170 577	156.559	163.456	156.677	169.964	191.596	205.035	268.459	296.913	284.662
Бразилія	Число	232	228	232	250	266	283	307	317	313	343
	Тоннажъ	134.568	132.107	140.044	161.462	164.655	191.088	215.658	223.110	233.358	263.211

Флагъ		1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Турція	Число	140	125	125	123	125	132	142	143	142	162
	Тоннажъ	98.044	92.869	93.359	89.250	89.674	106.929	112.655	112.849	112.206	141.778
Аргентина	Число	112	119	112	127	148	169	183	197	195	212
	Тоннажъ	67.341	70.862	64.325	76.133	95.066	105.916	120.666	128.544	139.705	154.851
Чили	Число	50	49	54	54	66	87	94	95	98	98
	Тоннажъ	72.149	67.186	69.681	67.283	84.750	107.727	110.531	106.857	114.887	112.589
Португалія	Число	49	48	47	52	60	65	73	75	77	98
	Тоннажъ	56.619	51.217	51.240	58.077	62.423	62.675	68.413	69.878	79.109	77.945
Китай	Число	44	45	46	44	47	50	51	60	68	66
	Тоннажъ	59.731	60.491	62.556	57.436	62.943	67.634	68.281	75.258	90.420	86.550
Куба	Число	40	41	43	45	48	51	54	55	54	57
	Тоннажъ	35.752	38.550	42.201	46.560	54.467	60.645	60.805	61.832	58.410	59.988
Уругвай	Число	21	22	24	24	26	33	43	48	36	38
	Тоннажъ	23.961	26.488	29.941	25.617	28.320	38.146	56.081	71.616	48.711	49.918
Перу	Число	4	4	5	5	8	12	16	14	13	16
	Тоннажъ	4.992	4.992	5.132	5.132	9.820	10.723	12.276	10.919	10.581	20.130
Мексика	Число	31	32	36	40	39	44	47	46	41	42
	Тоннажъ	15.347	15.210	18.543	23.785	22.717	27.025	30.465	29.072	28.737	34.733
Румынія	Число	17	16	18	19	19	23	24	23	22	22
	Тоннажъ	17.419	16.600	19.318	22.470	22.470	28.949	32.550	32.448	31.688	31.688
Сіамъ	Число	4	4	5	5	4	6	7	10	11	13
	Тоннажъ	1.829	1.829	2.405	2.405	1.829	3.045	4.348	11.464	12.607	13.499
Венесуэла	Число	11	9	10	11	10	10	8	9	7	8
	Тоннажъ	4.015	3.059	3.210	4.250	4.121	4.091	3.810	3.939	3.166	4.332
Саравакъ	Число	4	4	4	5	5	5	5	5	6	5
	Тоннажъ	2.270	2.270	2.270	3.715	3.715	3.717	3.717	3.717	4.073	3.673
Гаити	Число	5	5	6	6	7	6	6	5	5	5
	Тоннажъ	1.750	1.750	2.052	2.052	4.219	3.956	3.956	3.387	3.387	3.387
Прочія страны (безъ Россіи)	Число	35	36	40	38	49	55	52	48	42	46
	Тоннажъ	24.282	27.015	28.632	23.385	39.533	40.982	30.308	27.321	22.080	26.739
Всего (включая Россію по данн. L. R. of Brit. and For. Ship.)	Число	17.156	17.761	18.467	19.153	19.877	20.746	21.550	21.909	22.008	22.473
	Тоннажъ	25.859.987	27.183.365	28.632.684	29.963.392	31.744.904	33.969.811	35.723.095	36.473.102	37.290.695	38.781.572
Всего (безъ Россіи)	Число	16.612	17.188	17.817	18.492	19.211	20.059	20.841	21.201	21.366	21.824
	Тоннажъ	25.303.885	26.695.022	28.023.067	29.324.330	31.050.841	33.249.613	34.967.745	35.712.317	36.600.167	38.070.621

II. Сравнительная таблица возрастанія національныхъ флотов Register of Britis

П А Р У

Ф Л А Г Ъ.		1902 г.	1903 г.	1904 г.
Англія.	Число	2.689	2.581	2.461
	Тоннажъ	1.894.442	1.813.792	1.714.311
Соединенные Штаты	Число	2.250	2.212	2.181
	Тоннажъ	1.391.349	1.398.150	1.416.738
Германія.	Число	500	473	451
	Тоннажъ	502.330	488.936	477.934
Норвегія	Число	1.345	1.256	1.180
	Тоннажъ	766.003	718.511	700.406
Франція	Число	601	638	621
	Тоннажъ	415.029	468.255	440.909
Италія.	Число	862	861	876
	Тоннажъ	467.241	476.226	467.357
Японія	Число	998	1.042	7
	Тоннажъ	135.351	141.276	3.057
Голландія	Число	109	98	102
	Тоннажъ	57.873	45.626	44.000
Швеція	Число	789	764	732
	Тоннажъ	225.468	218.535	212.052
Австро-Венгрія	Число	42	29	19
	Тоннажъ	26.784	20.952	15.166
Испанія	Число	150	136	124
	Тоннажъ	48.364	43.625	40.683
Данія	Число	411	414	407
	Тоннажъ	98.483	97.379	92.857
Греція.	Число	200	192	187
	Тоннажъ	55.171	52.304	50.721
Бельгія	Число	3	2	2
	Тоннажъ	634	488	488
Бразилія	Число	90	90	85
	Тоннажъ	23.556	22.979	23.944

съ 1-го Іюня 1902 года по 1 Іюля 1911 года по даннымъ Lloyd's
nd Foreign Shipping.

Н Ы Я С У Д А.

1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
2.336	2.150	2.006	1.853	1.807	1.658	1.541
1.600.182	1.444.348	1.319.529	1.209.995	1.123.728	953.257	775.175
2.166	2.099	1.981	1.902	1.865	1.757	1.696
1.445.199	1.413.833	1.351.033	1.305.326	1.291.480	1.231.664	1.195.898
440	399	381	372	363	356	343
471.096	434.610	404.862	392.767	377.667	373.868	374.865
1.134	1.076	980	892	833	753	697
694.883	692.334	654.529	631.231	605.201	592.527	616.458
733	728	674	648	625	590	588
467.065	487.458	477.415	466.907	447.617	434.108	434.294
834	804	710	679	663	630	598
447.966	423.359	396.084	381.658	358.785	333.094	313.685
6	7	6	5	4	5	5
2.713	3.540	3.129	2.291	1.942	2.245	2.245
100	96	92	87	98	96	100
43.345	36.115	36.772	34.750	37.704	32.144	28.691
731	693	649	608	543	508	465
211.651	205.930	191.031	171.875	148.510	135.571	122.584
17	16	14	13	9	4	5
13.525	12.444	11.398	7.107	5.481	1.300	1.507
119	118	110	82	80	68	65
38.316	38.178	35.448	28.933	28.143	18.712	17.454
394	376	358	342	312	310	303
89.270	80.837	77.635	73.208	65.060	64.734	60.036
176	193	156	141	122	110	98
49.620	53.547	44.789	37.834	32.428	28.397	25.395
3	2	2	4	4	6	6
2.351	2.107	1.118	3.922	3.296	3.725	3.723
92	90	78	79	72	70	67
23.930	23.569	19.597	20.984	20.705	18.395	17.297

Флагъ		1902 г	1903 г	1904 г	1905 г	1906 г.	1907 г	1908 г	1909 г	1910 г	1911 г
Турція	Число	222	216	207	179	221	170	168	188	130	179
	Тоннажъ	61.653	61 625	60.408	57.246	63 033	58 092	53.266	61 895	53.663	60.914
Аргентина	Число	103	99	96	98	101	74	79	80	72	67
	Тоннажъ	26.328	24 918	24 474	27.402	27.861	27 155	29.336	29.556	23.716	22 228
Чили	Число	66	59	65	60	60	63	59	51	41	42
	Тоннажъ	41.019	36 572	39.204	38.154	41 444	48 589	47.466	40.570	36 333	37 427
Португалія	Число	156	152	149	143	135	133	132	129	113	101
	Тоннажъ	49 330	50 087	47.761	43.126	38.416	38.463	37.588	36.104	31 074	27 507
Китай	Число	1	—	—	—	1	—	—	—		—
	Тоннажъ	573	—	—	—	793	—	—			—
Куба	Число	10	12	12	12	11	9	8	7	8	9
	Тоннажъ	1 875	2.324	2.324	2.324	2 174	1.625	1 459	1 343	1 035	2 588
Уругвай	Число	33	33	37	34	40	28	25	26	18	14
	Тоннажъ	16.684	19.540	20 710	17 466	23.340	19 301	16.604	17.722	14.701	9.384
Перу	Число	32	32	31	30	33	38	41	47	44	40
	Тоннажъ	9 704	9.704	10.612	9.430	11 016	13.519	16.788	21 174	21 006	19 901
Мексика	Число	13	16	18	16	20	18	20	20	16	16
	Тоннажъ	3.303	3 678	5.274	3.528	4.347	4 021	4.363	4.363	3.878	3 878
Румынія	Число	3	3	3	2	2	2	1	1	1	1
	Тоннажъ	634	634	634	419	419	419	285	285	285	285
Сіамъ	Число	1	—		—			—	—		
	Тоннажъ	294		—	—	—		—	—	—	—
Венецуэла	Число	7	7	9	9	9	9	9	9	5	5
	Тоннажъ	1 060	1.060	1 282	1.282	1 282	1.282	1.282	1.282	693	679
Сарауакъ	Число		1	1	1	—	—	—	—		—
	Тоннажъ	—	669	669	669	—	—	—	—	—	—
Гаити	Число	—	—		—	—	-	-	—	-	—
	Тоннажъ		—		—	—	—	—	—	—	—
Прочія страны	Число	35	38	42	44	48	44	28	28	24	21
	Тоннажъ	11 119	11 716	12.226	12.506	13 707	12.558	8.655	8.012	7.151	6 594
Всего съ Росс и Финл. по дан. Ll. Reg.	Число	12.472	12 182	10.823	10 603	10.217	9.457	8 979	8 631	8.050	7.614
	Тоннажъ	6.577.776	6 459.766	6.156.505	6.037.501	5 809.113	5 469.106	5.199.747	4 976.665	4.624.070	4 365.582
Безъ Россіи и Финляндіи	Число	11 721	11.456	10.103	9.899	9.528	8 785	8.307	7.993	7.451	7.072
	Тоннажъ	6.333.544	6.228.461	5.925.612	5.813.654	5.590.043	5 256.383	4.980.580	4.765.053	4.427.273	4.181.275

III. Сумма таблицъ I-ой и II-ой.

Флагъ		1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Англія	Число	11.041	11.134	11.250	11.365	11.411	11.517	11.563	11.565	11.495	11.442
	Тоннажъ	15.546.897	16.006.374	16.580.845	17.009 720	17.611.096	18.320 668	18 709.537	18.826 444	19.012.294	19.418.824
Соединенные Штаты	Число	3.422	3.515	3.542	3.589	3 590	3.558	3.590	3.590	3.469	3.466
	Тоннажъ	3.383.801	3.663.355	3.902 969	4.050.300	4.341.589	4.511 926	4.854.787	4.953.812	5.058.678	5.153.378
Германія	Число	1.865	1.898	1.935	1.996	2.027	2.094	2.178	2.171	2.178	2.199
	Тоннажъ	3.138.568	3.283.247	3.369.807	3.564.798	3.810.353	4.110.562	4.232.145	4.266.713	4.333.186	4.466 880
Норвегія	Число	2.250	2.218	2.218	2.210	2.190	2.161	2.148	2.125	2.065	2 070
	Тоннажъ	1.632.757	1.653.740	1.717.654	1.776.218	1.837.879	1.918.531	1.962.878	1.993.624	2 014.533	2.154 331
Франція	Число	1.291	1.355	1.376	1.497	1.508	1.483	1.517	1.509	1.465	1.473
	Тоннажъ	1.519.922	1.632.016	1.693.366	1.728.038	1.741.195	1.761.788	1.883.894	1.893.593	1.882.280	1.970.862
Италія	Число	1.223	1.226	1.238	1.209	1.181	1.107	1 098	1.100	1.080	1.077
	Тоннажъ	1.159.082	1.180.335	1.187 566	1.189.066	1.204.438	1.219.409	1.285.225	1.319.917	1.320.653	1.340.508
Японія	Число	1.533	1.586	596	697	783	835	870	865	851	866
	Тоннажъ	690.581	736.518	671.417	873.552	1.000 093	1.071 876	1.142.468	1.152.800	1.149.222	1.203.220
Голландія	Число	429	458	496	505	523	547	565	601	628	659
	Тоннажъ	612.920	658.845	687.529	701.754	719.395	813.637	876.620	942.240	1.015.193	1.058.287
Швеція	Число	1.508	1.514	1.517	1.548	1.558	1.538	1.542	1.503	1.472	1.440
	Тоннажъ	690.173	721.116	751.533	804.346	856.698	877.548	904 155	922.788	918.079	931.432
Австро-Венгрія	Число	301	296	290	307	312	326	340	356	369	382
	Тоннажъ	556.103	578.697	585.156	613.194	630.477	688.619	740.509	750.157	779.029	846.488
Испанія	Число	614	595	569	569	579	578	551	559	579	591
	Тоннажъ	784.573	764.447	754.855	721.581	722 517	708.749	701.278	710.018	765.460	775.551
Данія	Число	777	799	803	825	835	859	870	870	863	854
	Тоннажъ	538.493	581.247	597.984	626.512	660.301	728.590	733.790	742 158	736.562	752.754
Греція	Число	386	391	399	390	424	411	423	409	408	420
	Тоннажъ	343.157	378.199	401.218	398 383	426.769	466.532	519.889	516.621	527 581	555.870
Бельгія	Число	122	114	115	116	122	133	132	156	165	160
	Тоннажъ	171.201	157.047	162.944	159.028	172.071	192.715	208.957	271.755	299.638	288.385
Бразилія	Число	322	318	321	342	356	461	386	396	383	409
	Тоннажъ	158.124	155.086	163.988	185.392	188.224	310.585	236 340	242 815	251.753	208.508
Турція	Число	362	341	332	302	346	302	310	331	332	341
	Тоннажъ	159.697	154.494	153.667	146.496	157.707	165.021	165.921	174.744	175.869	202 692

Б Ы Л Г Ъ.		1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Аргентина	Число	215	218	207	225	249	243	262	277	267	279
	Тоннажъ	95.669	95.780	88.799	103.595	122.927	123.071	150.002	158.100	163.421	177.079
Чили	Число	116	108	117	114	126	150	153	146	139	140
	Тоннажъ	113.168	103.758	108.885	105.437	126.194	156.316	157.997	147.427	151.218	150.016
Португалія	Число	205	200	196	195	195	198	205	204	190	199
	Тоннажъ	105.949	101.304	99.001	101.203	100.539	101.038	106.000	105 982	110.183	105 432
Китай	Число	45	45	46	44	48	50	51	60	68	66
	Тоннажъ	60.304	60.491	62.656	57.436	63.736	67.634	68.381	75.358	90.430	86.550
Куба	Число	50	53	55	57	59	60	62	62	60	66
	Тоннажъ	37.627	40.874	44 526	43.884	56.641	62.270	62.264	63.175	59.445	62.551
Уругвай	Число	54	55	52	58	66	61	68	74	58	52
	Тоннажъ	40.645	46.028	50.651	43.033	50.660	57.447	72.685	89.338	63.412	59.902
Перу	Число	36	36	36	35	41	50	57	61	57	56
	Тоннажъ	14.696	14.696	15.144	14.562	20.836	26.242	29.064	32.093	31 587	40 039
Мексика	Число	44	48	54	56	59	62	67	66	57	58
	Тоннажъ	18.650	18.888	23 817	27 313	27.064	31 046	34.828	33.425	38.615	38 611
Румынія	Число	20	19	21	21	21	25	25	24	23	23
	Тоннажъ	18.053	17.234	19.952	22.889	22.889	29.368	32.235	32.733	31.973	31.973
Сиамъ	Число	5	4	5	5	4	6	7	10	11	13
	Тоннажъ	2.123	1 829	3 405	2.405	1.829	3.045	4.348	11.464	12.607	13.499
Венесуэла	Число	18	16	19	20	19	17	17	18	12	13
	Тоннажъ	5.075	4 118	4.492	5 532	5.403	5 373	5.092	5 221	3.858	4.911
Саравакъ	Число	4	5	5	6	5	5	5	5	6	5
	Тоннажъ	2.270	2 939	2.939	4.384	3.715	3.717	3.717	3 717	4.073	3 673
Гаити	Число	5	5	6	6	7	6	6	5	5	5
	Тоннажъ	1.750	1.750	2.052	2.052	4.219	3.966	3 956	3.387	3.387	3.387
Прочія страны	Число	70	74	82	82	87	99	80	76	66	67
	Тоннажъ	35 311	38 721	37 858	35.891	53.240	40.236	38 863	35.833	29 231	33.333
Всего съ Россіей по дан. Lloyd's Reg.	Число	29.628	29.943	29.290	29.756	30.094	30 203	30 529	30.540	30.058	30 067
	Тоннажъ	32 437 763	33 643.131	34.789 189	36.000.893	37.554.017	39.438 917	40.922 842	41.449 767	41.914.765	43.147.154
Всего безъ Россіи	Число	28.333	28.644	27.920	28.391	28.739	28.844	29.148	29.194	28 817	28 896
	Тоннажъ	31.637.439	32.833.483	33.948.674	35.137 984	36.640.884	38.501.006	39.948.325	40.477.370	41.027 440	42 251.896

IV. Сравнительная таблица состава національныхъ флотовъ къ 30 Іюня 1911 года по даннымъ «Lloyd's Register of British and Foreign Shipping».

Число, тоннажъ и матеріалъ постройки паровыхъ судовъ валовою вмѣстимостью въ 100 и болѣе тоннъ.

Флагъ.	Деревянныхъ.			Смѣшанныхъ.		
	Число.	Чистая вмѣстимость.	Валовая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость.	Валовая вмѣстимость.
Англія. Соединенное Королевство.	80	6 320	11.808	9	822	3.109
Англія. Колоніи	356	51.602	90.097	26	6.138	10.866
Англія. Всего	436	57 922	101.905	35	6.960	13.975
Соединенные штаты. Море	407	132.623	202.229	2	848	955
Соединенные штаты. Съверныя озера	—	—	—	9	12.926	17.464
Соединенные штаты. Филиппинскіе острова.	27	3.301	5.617	1	130	251
Соединенные штаты. Всего	434	135.924	207.846	12	13.904	18.668
Германія	8	474	915	1	174	260
Норвегія	83	17.576	30.596	22	3.486	5.548
Франція	13	1.128	2.376	—	—	—
Италія	14	488	1.769	—	—	—
Японія	299	45.724	75.221	7	2.500	3.781
Голландія	7	536	945	—	—	—
Швеція	25	2.633	4.345	104	11.279	20.267
Австро-Венгрія	2	133	241	1	146	248
Испанія	5	256	593	1	144	220
Данія	6	1 131	1.852	—	—	—
Греція	7	502	903			
Бельгія	—	—	—	—	—	—
Бразилія	4	622	933		—	—
Турція	12	759	1 556	—		—
Аргентина	2	217	359	—	—	—
Чили	7	468	820	—	—	
Португалія	1	116	178	1	60	102

Желѣзныхъ.			Стальныхъ.			Всего.		
Число.	Чистая вмѣстимость.	Валовая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость.	Валовая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость.	Валовая вмѣстимость.
1.428	435.578	787.273	6.970	10.076.356	16.490.525	8.487	10.519.076	17.292.715
259	107.753	181.181	773	623.087	1.068.790	1.414	788.580	1.350.934
1.687	543.331	968.454	7.743	10.699.443	17.559 315	9.901	11.307.656	18.643.649
170	189.611	278.571	536	794.364	1.233.674	1.115	1.117.446	1.715.427
21	19.919	25.467	549	1.633.579	2.158.935	579	1.666.524	2.201.866
25	11.674	17.767	23	13 274	21.452	76	38.379	45.087
216	221.204	321.805	1.108	2.441.317	3.414.061	1.770	2.812.349	3.962 380
191	72.922	123.428	1.661	3.431.352	3.967.412	1.856	3.494.922	4.092.015
800	132.537	237.651	968	774.485	1.264.078	1.373	928.664	1.537.573
213	144.833	246.428	664	742.024	1.293.764	890	887.985	1.542.568
211	163.703	273.013	254	456.085	752.041	479	620.376	1.026 823
118	125.867	192.378	437	586.776	929.595	861	760.867	1.200.975
64	21.673	36.388	488	612.946	992.263	559	635.155	1.029.596
377	171.873	284.044	469	290.381	500.242	975	476.166	808.898
42	21.158	34.432	332	507.151	810.060	377	528.588	844.981
205	95.520	156.991	315	367 831	600.293	526	463.751	758.097
105	34.754	75.734	440	370.981	615 132	551	406.866	692.718
117	57.768	98.640	198	291 311	460.932	322	349.581	560 475
19	8.095	14.785	135	176.868	269.877	154	184.963	284.662
45	26.975	43.306	293	133.648	218.972	342	161.245	263.211
80	54.895	86.654	70	29.853	53.568	162	85.507	141.778
33	9.662	16.075	177	82.011	138.417	212	91.890	154.851
23	14.209	23.574	68	56.969	89 195	98	71.646	112.589
18	8.739	14.090	78	37.331	63.575	98	46.246	77.945

Государственный исторический музей

Флагъ.	Деревянныхъ.			Смѣшанныхъ.			Желѣзныхъ.			Стальныхъ.			Всего.		
	Число.	Чистая вмѣстимость.	Валовая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость.	Валовая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость.	Валовая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость.	Валовая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость.	Валовая вмѣстимость.
Китай	8	1 997	3.143	2	2.233	3.304	19	15.747	23.858	37	35.701	56 245	66	55.678	86.550
Куба	12	3.852	5.738	—	—	—	14	5.534	9.290	31	27.699	44.960	57	37.085	59.988
Уругвай	1	206	374	—	—	—	5	1.394	2.503	32	29 170	47.041	38	30.770	49.918
Перу	1	10	210	—	—	—	1	810	1.349	14	10.159	18.671	16	10 979	20.130
Мексика	5	967	1.413	—	—	—	6	1.926	3.067	31	18 441	30.253	42	21.334	34.733
Румынія	—	—	—	—	—	—	3	144	404	19	16.546	31.284	22	16.690	31.688
Сіамъ	—		—			—	—	—	—	13	8.307	13.499	13	8.307	13.499
Венецуэла	—	—	—	—		—	7	2.314	4.072	1	106	160	8	2.420	4.232
Саравакъ	1	46	120	—	—	—	1	189	300	3	1.969	3.353	5	2.204	3.673
Гаити	—	—	—	—		—		—	—	5	2.017	3.387	5	2.017	3.387
Прочія страны	4	420	667	1	551	756	14	8.298	12.331	27	6.280	12.985	46	15.549	26.739
Всего (безъ Россіи)	1.392	274.107	445.018	187	41 437	67.139	4.184	1.966.074	3.303.944	16.111	21.235.158	34.254.530	21.824	23.516.776	38.070.621
Всего съ Россіею (по даннымъ L. R.)	1.401	274 763	446.230	193	42.087	68.374	4.364	2.045.170	3 439.551	16.515	21.569.731	34.827.427	22.473	23.931 751	38.781 572

V. Сравнительная таблица состава національныхъ флотовъ къ 30 Іюня 1911 года по даннымъ «Lloyd's Register of British and Foreign Shipping».

Число, тоннажъ и матеріалъ постройки парусныхъ судовъ, чистою вмѣстимостью въ 100 и болѣе тоннъ.

ФЛАГЪ.	Деревянныхъ.		Смѣшанныхъ.		Желѣзныхъ.		Стальныхъ.		Всего.	
	Число.	Чистая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость.
Англія. Соединенное Королевство.	383	60.683	4	801	157	144.803	303	373.695	847	579.982
Англія. Колоніи	612	143.558	8	4.770	43	26.361	31	20.504	694	195.193
Англія. Всего	995	204.241	12	5.571	200	171.164	334	394.199	1.541	775.175
Соединенные Штаты. Море	1.549	955.968	—	—	33	39.181	65	98.108	1.647	1.093.257
Соединенные Штаты. Сѣверныя озера	—	—	—	—	—	—	35	99.757	35	99.757
Соединенные Штаты. Филиппинскіе острова	14	2.884	—	—	—	—	—	—	14	2.884
Соединенные Штаты. Всего	1.563	958.852	—	—	33	39.181	100	197.865	1.696	1.195.898
Германія	27	12.996	3	484	28	34.491	285	326.894	343	374.865
Норвегія	308	135.060	1	459	247	291.408	141	189.531	697	616.458
Франція	398	72.546	—	—	18	17.907	172	343.841	588	434 294
Италія	412	118.285	—	—	129	139.700	57	55.700	598	313.685
Японія	5	2.245	—	—	—	—	—	—	5	2.245
Голландія	12	1.765	2	2.264	6	2.764	80	21.898	100	28.691
Швеція	435	108.211	7	1.656	7	6.267	16	6.450	465	122.584
Австро-Венгрія	2	250	—	—	1	792	2	465	5	1.507
Испанія	59	13.226	1	543	3	2.944	2	741	65	17.454
Данія	277	46.480	—	—	4	2.513	22	11.043	303	60.036
Греція	96	24.761	—	—	2	634	—	—	98	25.395
Бельгія	3	556	—	—	1	874	2	2.293	6	3.723
Бразилія	63	12.992	1	338	3	3.967	—	—	67	17.297
Турція	179	60.914	—	—	—	—	—	—	179	60.914
Аргентина	23	6.650	—	—	5	3.626	39	11.952	67	22.228

ФЛАГЪ.	Деревянныхъ.		Смѣшанныхъ.		Желѣзныхъ.		Стальныхъ.		Всего.	
	Число.	Чистая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость	Число.	Чистая вмѣстимость.	Число.	Чистая вмѣстимость.
Чили	22	12.152	—	—	19	23.943	1	1.332	42	37.427
Португалія	90	20.423	2	2.042	4	4.212	5	830	101	27.507
Китай	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Куба	9	2.563	—	—	—	—	—	—	9	2.563
Уругвай	6	3.490	—	—	6	5.882	2	612	14	9.984
Перу	30	9.339	2	1.829	7	7.542	1	1.199	40	19.909
Мексика	14	3.405	—	—	—	—	2	473	16	3.878
Румынія	1	285	—	—	—	—	—	—	1	285
Сіамъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—.
Венецуэла	5	679	—	—	—	—	—	—	5	679
Саравакъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Гаити	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Прочія страны	18	5.834	—	—	—	—	3	760	21	6.594
Всего (безъ Россіи)	5.052	1.838.200	31	15.186	723	759.811	1.266	1.568.078	7.072	4.181.275
Всего съ Россіею (по даннымъ L. R.)	5.550	1.963.111	37	19.164	747	794.307	1.280	1.589.000	7.614	4.365.582

VI. Сумма таблицъ IV-ой и V-ой.

Флагъ.		Общее число паровыхъ и парусныхъ судовъ.	Общій тоннажъ паровыхъ и парусныхъ судовъ (чистая вмѣстимость парусныхъ и валовая паровыхъ).
Англія	Соединенное Королевство	9.334	17.872.697
	Колоніи	2.108	1.546.127
	Всего	11.442	19.418.824
Соединенные Штаты	Море	2.762	3.808.684
	Сѣверныя озера	614	2.301.623
	Филиппинскіе острова	90	47.971
	Всего	3.466	5.158.278
Германія		2.199	4.466.880
Норвегія		2.070	2.154.331
Франція		1.478	1.976.862
Италія		1.077	1.340.508
Японія		866	1.203.220
Голландія		659	1.058.287
Швеція		1.440	931.482
Австро-Венгрія		382	846.488
Испанія		591	775.551
Данія		854	752.754
Греція		420	585.870
Бельгія		160	288.385
Бразилія		409	280.508
Турція		341	202.692
Аргентина		279	177.079
Чили		140	150.016
Португалія		199	105.452
Китай		66	86.550
Куба		66	62.551
Уругвай		52	59.902
Перу		56	40.039
Мексика		58	38.611
Румынія		23	31.973
Сіамъ		13	13.499
Венецуэла		13	4.911
Саравакъ		5	3.673
Гаити		5	3.387
Прочія страны		67	33.333
Всего (безъ Россіи)		28.896	42.251.896
Всего съ Россіею (по даннымъ L. R.)		30.087	43.147.154

VII-а. Таблица возрастанія русскаго торговаго флота съ 1902 года по 1911 годъ включительно по даннымъ «Lloyd's Register of British and Foreign Shipping».

Ч И С Л О И Т О Н Н А Ж Ъ.

		1902 г	1903 г	1904 г.	1905 г	1906 г.	1907 г	1908 г.	1909 г.	1910 г (безъ Каспійск. моря).	1911 г.
Паровыхъ	Число	544	573	650	661	666	687	709	708	642	649
	Тоннажъ	556.102	578.343	609.622	689.062	694.068	720.198	755.350	760.785	690.528	710.951
Парусныхъ	Число	751	726	720	704	689	672	672	638	599	542
	Тоннажъ	244.232	231.305	230.893	233.847	219.070	217.713	219.167	211.612	196.797	184.307
Всего	Число	1.295	1.299	1.370	1.365	1.355	1.359	1.381	1.346	1.241	1.191
	Тоннажъ	800.334	809.648	840.515	862.909	913.133	937.911	974.517	972.397	887.325	895.258

VII—б. Таблица состава русскаго флота къ 1 января 1912 года по даннымъ Отдѣла Торговаго Мореплаванія.

I. Число, тоннажъ и матеріалъ постройки русскихъ паровыхъ и моторныхъ судовъ валовою вмѣстимостью болѣе 100 тоннъ.

А. Паровыя суда.

МОРЯ.	Сталь.		Желѣзо.		Дерево.		Смѣшанный.		Всего.	
	Число судовъ.	Валовая вмѣстимость.	Число судовъ.	Валовая вмѣстимость.	Число судовъ.	Валовая вмѣстимость.	Число судовъ.	Валовая вмѣстимость.	Число судовъ.	Валовая вмѣстимость.
Бѣлое	22	14.002	17	4.350	2	484	3	1.508	44	20.344
Балтійское	77	143.392	49	32.097	2	450	6	8.157	134	184.096
Черное и Азовское . .	166	291.484	146	74.547	5	670	16	15.782	333	382.483
Великій океанъ . . .	18	33.690	4	5.463	—	—	—	—	22	39.153
Итого на внѣшнихъ моряхъ	283	482.568	216	116.457	9	1.604	25	25.447	533	626.076
Каспійское	138	120.490	79	40.314	1	160	9	9.460	227	170.424
Всего . . .	421	603.058	295	156.771	10	1.764	34	34.907	760	796.500

Б. Моторныя суда.

МОРЯ.	Сталь.		Желѣзо.		Дерево.		Смѣшанный.		Всего.	
	Число судовъ.	Валовая вмѣстимость.	Число судовъ.	Валовая вмѣстимость.	Число судовъ.	Валовая вмѣстимость.	Число судовъ.	Валовая вмѣстимость.	Число судовъ.	Валовая вмѣстимость.
Бѣлое	—	—	—	—	2	240	—	—	2	240
Балтійское	—	—	1	134	—	—	—	—	1	134
Черное и Азовское . .	2	392	—	—	—	—	—	—	2	392
Великій океанъ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого на внѣшнихъ моряхъ	2	392	1	134	2	240	—	—	5	766
Каспійское	7	17.541	—	—	—	—	—	—	7	17.541
	9	17.933	1	134	2	240	—	—	12	18.307
Всего паровыхъ и моторныхъ	430	620.991	296	156.905	12	2.004	34	34.907	772	814.807

II. Число, тоннажъ и матеріалъ постройки русскихъ парусныхъ судовъ валовою вмѣстимостью болѣе 100 тоннъ.

МОРЯ.	Сталь.		Желѣзо.		Дерево.		Смѣшанный.		Всего.	
	Число судовъ.	Чистая вмѣстимость.	Число судовъ.	Чистая вмѣстимость.	Число судовъ.	Чистая вмѣстимость.	Число судовъ.	Чистая вмѣстимость.	Число судовъ.	Чистая вмѣстимость.
Бѣлое	—	—	1	111	20	2.959	—	—	21	3.070
Балтійское	—	—	—	—	266	51.927	1	333	267	52.260
Черное и Азовское .	—	—	1	278	80	10.378	—	—	81	10.656
Великій океанъ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого на внѣшнихъ моряхъ	—	—	2	389	366	65.264	1	333	369	65.986
Каспійское	2	1.251	5	2.433	278	92.815	1	1.243	286	97.742
Всего . . .	2	1.251	7	2.822	644	158.079	2	1.576	655	163.728

III. Сумма I и II.

	Сталь.		Желѣзо.		Дерево.		Смѣшанный.		Всего.	
	Число судовъ.	Вмѣстимость.	Число судовъ.	Вмѣстимость.	Число судовъ.	Вмѣстимость.	Число судовъ.	Вмѣстимость.	Число судовъ.	Вмѣстимость.
Паровыхъ и моторныхъ судовъ . . .	430	620.991	296	156.905	12	2.004	34	34.907	772	814.807
Парусныхъ судовъ .	2	1.251	7	2.822	644	158.079	2	1.576	655	163.728
Итого на внѣшнихъ моряхъ	285	482.960	219	116.980	377	67.108	26	25.780	907	692.828
Всего, включая Каспійское море	432	622.242	303	159.727	656	160.083	36	36.483	1.427	978.535

VIII.

СТАТИСТИЧЕСКІЯ СВѢДѢНІЯ

о развитіи русскаго торговаго флота за десятилѣтіе съ 1903 г. по 1912 г.

ПАРОХОДЫ.

ГОДЫ (къ 1 января).	Число судовъ.	Вмѣстим. въ рег. тоннахъ. Чистая.	Вмѣстим. въ рег. тоннахъ. Полная.	Число вновь приписанныхъ судовъ на каждый годъ. Число.	Число вновь приписанныхъ судовъ на каждый годъ. Чистая вмѣст. въ рег. тонн.	Стоимость (въ тыс. рублей).	Число индикаторныхъ силъ.	Мѣсто постройки. За границей. Число.	За границей. Полная вмѣстим. въ рег. тонн.	Въ Россіи. Число.	Въ Россіи. Полная вмѣстим. въ рег. тонн.	Въ томъ числѣ въ Финляндіи. Число.	Въ томъ числѣ въ Финляндіи. Полная вмѣстим. въ рег. тонн.	Пассажирскіе и почтово-пассажирскіе. Число.	Пассажирскіе и почтово-пассажирскіе. Чистая вмѣстимость въ рег. тонн.	Пассажирскіе и почтово-пассажирскіе. Грузоподъемность (въ тыс. пудовъ).	Товаро-пассажирскіе. Число.	Товаро-пассажирскіе. Чистая вмѣстимость въ рег. тонн.	Товаро-пассажирскіе. Грузоподъемность (въ тыс. пудовъ).	Товарные. Число.	Товарные. Чистая вмѣстимость въ рег. тонн.	Товарные. Грузоподъемность (въ тыс. пудовъ).	Наливные и товаро-наливные. Число.	Наливные и товаро-наливные. Чистая вмѣстимость въ рег. тонн.	Наливные и товаро-наливные. Грузоподъемность (въ тыс. пудовъ).	Служебные. Число.	Служебные. Чистая вмѣстимость въ рег. тонн.
Бѣлое море.																											
1903	42	8.829	13.653	4	570	2.850	10.358	31	12.479	11	1.174	6	689	—	—	—	12	4.295	298	10	3.386	336	—		—	20	648
1904	44	8.661	14.287	2	320	2.950	11.198	32	12.810	12	1.477	6	689	[illegible]	176	3	12	4.295	298	11	3.542	351	—	—	—	20	648
1905	47	9.813	16.458	3	894	3.185	12.177	35	14.920	12	1.588	5	653	1	176	3	13	4.564	315	14	4.437	465	—		—	19	636
1906	48	10.964	18.326	2	1.646	3.385	13.876	36	16.788	12	1.588	5	653	1	176	3	13	4.564	315	15	5.588	640	—		—	19	636
1907	48	11.822	20.258	2	1.254	3.636	14.927	39	18.979	9	1.274	5	653	1	176	3	13	4.564	315	17	6.520	815	—	—	—	17	562
1908	48	10.782	18.908	3	808	3.627	15.102	39	17.629	9	1.274	5	653	1	176	3	14	4.636	339	17	5.462	651	—	—	—	16	508
1909	53	12.549	21.996	6	1.852	4.050	17.297	43	20.623	10	1.373	5	653	1	176	3	16	5.421	407	18	6.386	814	—	—	—	18	566
1910	56	12.674	22.147	5	213	4.067	17.582	46	20.824	10	1.323	5	653	1	176	3	16	5.421	407	22	6.540	816	—	—	—	17	587
1911	58	12.938	22.941	4	716	4.478	20.874	47	21.605	11	1.336	6	666	1	176	3	18	6.048	452	21	6.173	786	—	—	—	18	541
1912	71	12.420	21.875	10	1.831	4.688	21.197	56	20.299	15	1.576	6	666	1	176	3	20	6.848	502	31	4.773	598	—	—	—	19	623
Балтійское море.																											
1903	158	57.618	97.065	13	2.486	14.267	84.314	111	92.895	47	4.170	24	1.368	8	625	18	42	25.929	2.616	43	28.612	4.036	2	990	106	63	1.462
1904	162	63.200	106.899	8	6.400	16.143	69.661	117	103.533	45	3.366	23	1.421	8	625	18	48	30.138	3.030	42	29.998	4.077	2	990	106	62	1.449
1905	160	59.278	101.263	7	1.392	15.395	67.851	112	97.976	48	3.287	26	1.595	7	488	9	44	28.752	2.910	41	27.612	3.798	2	990	106	66	1.436
1906	177	76.886	129.848	30	19.290	18.462	85.699	121	126.177	56	3.671	31	1.859	7	488	9	49	41.665	4.187	48	32.362	4.337	2	990	106	76	1.386
1907	191	98.804	169.212	26	31.674	19.670	104.999	136	165.661	55	3.551	32	1.879	7	488	9	50	49.060	4.727	55	46.875	6.117	2	990	106	77	1.396
1908	197	100.658	173.584	17	16.801	18.968	112.511	139	169.772	58	3.812	35	2.053	6	307	11	52	46.698	4.740	60	51.286	6.856	2	990	106	77	1.377
1909	193	105.046	181.281	8	9.504	21.132	116.841	139	178.028	54	3.253	32	1.752	6	307	11	51	48.428	4.974	58	54.218	7.341	1	557	64	77	1.541
1910	202	102.927	175.047	19	4.921	23.758	103.600	145	171.601	57	3.446	35	2.157	6	307	11	52	48.409	5.106	60	51.946	7.237	1	557	64	83	1.703
1911	207	102.964	176.022	13	9.175	25.568	115.846	149	172.434	58	3.588	36	2.212	6	307	11	51	45.481	4.958	63	54.846	7.739	1	557	64	86	1.773
1912	231	110.971	188.763	30	13.767	26.134	120.609	169	184.977	62	3.786	37	2.254	6	307	11	65	50.513	5.214	69	57.162	7.894	1	1.246	180	90	1.743
Черное и Азовское моря.																											
1903	329	183.266	327.547	12	5.659	63.411	299.867	284	317.180	45	10.367	3	910	41	37.081	2.512	78	78.921	8.288	99	54.610	6.925	6	7.558	936	105	5.096
1904	339	190.598	340.996	9	7.287	65.249	306.140	293	330.922	46	10.074	3	910	41	37.081	2.512	78	82.059	8.490	104	58.621	7.442	7	7.653	946	109	5.184
1905	361	190.436	331.214	22	8.500	60.553	244.513	311	320.951	50	10.263	3	910	41	37.081	2.512	82	75.388	6.648	119	65.112	8.374	7	7.653	946	112	5.207
1906	354	167.182	296.829	31	15.436	56.479	233.534	304	286.685	50	10.144	3	909	40	35.816	2.571	75	54.308	5.005	121	64.351	8.369	8	7.679	948	110	5.028
1907	362	177.780	315.287	22	19.998	59.165	253.172	314	305.894	48	9.393	3	909	36	32.428	2.201	77	66.115	5.797	122	66.507	8.663	6	7.558	936	121	5.172
1908	379	192.931	342.214	28	21.430	63.518	266.680	327	325.479	52	16.735	3	909	36	27.704	1.724	79	71.910	6.658	134	81.840	10.912	5	5.691	696	125	5.786
1909	378	192.774	342.366	9	4.497	63.446	268.409	325	325.280	53	17.086	2	805	36	31.424	2.091	80	66.527	6.040	132	82.174	10.959	6	7.558	936	124	5.091
1910	385	194.535	345.365	15	4.901	63.471	272.140	331	327.980	54	17.385	3	909	38	31.582	2.094	80	65.128	5.790	135	85.289	11.450	7	7.585	938	125	5.051
1911	403	200.395	353.009	23	8.812	65.154	282.548	349	336.142	54	16.867	3	885	39	31.509	2.195	83	67.066	6.193	152	89.244	11.892	7	7.585	938	122	5.001
1912	422	223.024	387.582	29	25.484	68.465	304.177	361	370.290	61	17.292	3	885	38	31.334	2.262	90	87.878	8.312	158	93.227	12.758	9	5.981	727	127	5.104

ПАРОХОДЫ.

ГОДЫ (къ 1 января).	Число судовъ.	Вмѣстим. въ рег. тоннахъ. Чистая.	Вмѣстим. въ рег. тоннахъ. Полная.	Число вновь приписанныхъ судовъ на каждый годъ. Число.	Число вновь приписанныхъ судовъ на каждый годъ. Чистая вмѣст. въ рег. тонн.	Стоимость (въ тыс. рублей).	Число индикаторныхъ силъ.	Мѣсто постройки. За границей. Число.	За границей. Полная вмѣстим. въ рег. тонн.	Въ Россіи. Число.	Въ Россіи. Полная вмѣстим. въ рег. тонн.	Въ томъ числѣ въ Финляндіи. Число.	Въ томъ числѣ въ Финляндіи. Полная вмѣстим. въ рег. тонн.	Пассажирскіе. Число.	Пассажирскіе. Чистая вмѣстимость въ рег. тонн.	Пассажирскіе. Грузоподъемность (въ тыс. пудовъ).	Товаро-пассажирскіе. Число.	Товаро-пассажирскіе. Чистая вмѣстимость въ рег. тонн.	Товаро-пассажирскіе. Грузоподъемность (въ тыс. пудовъ).	Товарные. Число.	Товарные. Чистая вмѣстимость въ рег. тонн.	Товарные. Грузоподъемность (въ тыс. пудовъ).	Наливные и товаро-наливные. Число.	Наливные и товаро-наливные. Чистая вмѣстимость въ рег. тонн.	Наливные и товаро-наливные. Грузоподъемность (въ тыс. пудовъ).	Служебные. Число.	Служебные. Чистая вмѣстимость въ рег. тонн.
Каспійское море.																											
1903	273	119.181	185.861	7	4.465	41.616	125.867	162	103.358	110	81.508	19	6.968	12	4.037	147	65	23.384	1.591	23	7.547	688	132	81.655	7.498	40	2.558
1904	268	118.690	187.708	10	6.276	42.109	131.660	160	105.714	108	81.994	18	6.887	12	4.037	147	61	22.023	1.514	22	7.318	624	133	82.825	7.813	40	2.487
1905	265	116.618	184.516	1	24	41.529	131.130	160	105.284	105	79.282	17	6.211	12	4.037	147	62	22.225	1.531	22	7.318	624	129	80.551	7.613	40	2.487
1906	265	116.645	187.497	2	1.492	42.142	133.068	158	104.877	107	82.620	18	6.289	[illegible]	4.302	160	61	22.006	1.639	22	7.083	624	131	83.056	7.796	36	2.198
1907	261	116.885	184.968	3	89	41.368	130.698	155	103.490	106	81.478	19	6.322	[illegible]	4.036	147	58	21.102	1.563	23	7.338	626	128	81.907	7.641	40	2.502
1908	259	116.193	184.148	1	130	41.141	130.396	153	102.899	106	81.749	19	6.323	12	4.036	147	57	20.835	1.545	23	7.339	626	127	81.48[illegible]	7.607	40	2.502
1909	257	118.794	186.952	3	3.128	41.190	135.667	148	101.514	109	85.438	18	6.127	12	4.036	147	56	22.283	1.635	25	7.687	672	126	82.499	7.675	38	2.289
1910	256	120.857	190.397	3	2.582	42.749	136.407	146	100.915	110	89.482	17	6.098	12	4.036	147	56	21.082	1.541	24	7.430	672	126	85.655	8.026	38	2.654
1911	250	119.254	188.617	3	3.371	42.394	136.408	142	97.791	108	90.826	18	6.597	12	4.036	147	56	21.078	1.567	24	7.431	702	121	84.325	8.144	37	2.384
1912	257	119.993	189.337	12	2.280	42.613	140.478	140	95.085	117	94.252	18	6.597	12	4.036	147	54	20.626	1.553	29	7.551	686	120	84.302	8.338	42	2.778
Тихій океанъ.																											
1903	23	11.689	18.433	3	7.420	2.441	12.873	22	18.433		—	—	—	[illegible]	165	4	13	8.404	710	5	3.022	90	—			3	98
1904	19	8.710	13.517			1.776	12.298	19	13.517	—	—	—	—	[illegible]	165	4	11	5.425	438	4	3.022	88		—		3	98
1905	2	49	247	—		105	475	2	247	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—		—	—		2	49
1906	3	1.677	3.184	1	1.628	1.033	7.929	3	3.184	—	—	—	—	—	—	—	1	1.628	74	—	—	—	—			2	49
1907	12	12.938	20.907	9	11.261	1.760	9.729	12	20.907	—	—	—	—	—	—	—	8	10.494	506	3	2.444	56	—	—		1	—
1908	22	20.230	32.179	11	7.301	3.342	21.071	22	32.179	—	—	—	—	—	—	—	13	13.562	1.088	6	6.512	868	—	—		3	156
1909	17	14.030	22.957	1	1.507	2.896	17.134	17	22.957	—	—	—	—	—	—	—	10	11.389	1.026	4	2.585	311	—	—	—	3	156
1910	25	28.194	46.769	9	14.410	6.480	35.628	25	46.769	—	—	—	—	—	—	—	14	19.892	1.562	8	8.146	755	—	—	—	3	156
1911	25	27.897	46.662	2	3.266	6.978	37.834	25	46.662	—	—	—	—	—	—	—	14	18.453	1.285	8	9.288	1.001		—	—	3	156
1912	34	22.764	39.687	12	2.059	7.149	44.201	33	39.606	1	81	—	—	—	—	—	16	19.053	1.549	7	3.498	478	—	—	—	11	213
Всѣ моря.																											
1903	823	380.083	642.059	39	14.600	124.585	533.279	610	544.845	213	97.214	52	9.930	62	41.908	2.681	210	140.983	13.503	180	97.177	12.025	140	90.203	8.540	231	9.862
1904	832	389.859	663.407	29	20.283	128.227	530.957	621	566.496	211	96.911	50	9.913	63	42.084	2.684	210	143.940	13.770	183	102.501	12.582	142	91.468	8.855	234	9.866
1905	835	376.189	633.698	33	10.810	120.767	456.151	620	539.328	215	94.370	51	9.368	61	41.777	2.671	201	130.924	11.404	196	104.479	13.261	138	89.194	8.665	239	9.815
1906	847	375.354	635.684	66	39.492	121.501	474.106	622	537.711	225	97.973	57	9.7[illegible]0	[illegible]	40.777	2.743	199	124.171	11.220	201	109.384	13.970	141	91.725	8.850	243	9.297
1907	874	418.229	710.627	62	64.269	125.599	513.525	656	614.931	208	95.696	59	9.764	56	37.123	2.360	206	151.335	12.908	230	129.684	16.277	136	90.455	8.688	256	9.632
1908	905	440.794	751.028	55	45.970	130.596	545.760	680	647.458	225	103.570	62	9.943	[illegible]	32.223	1.885	215	157.641	14.365	240	152.439	19.933	134	88.162	8.409	261	10.329
1909	898	443.248	755.552	27	20.483	132.714	555.348	672	648.402	226	107.150	57	9.337	55	35.943	2.252	213	154.048	14.082	287	152.995	20.097	133	90.614	8.675	260	9.643
1910	924	459.287	779.725	51	27.027	140.525	565.357	693	658.089	231	111.636	60	9.812	[illegible]	36.101	2.255	218	159.932	14.406	249	159.351	20.930	134	93.797	9.028	266	10.106
1911	943	463.448	787.251	45	24.840	144.572	593.305	712	674.634	231	112.617	63	10.360	58	36.028	2.356	222	158.116	14.455	268	166.982	22.120	129	92.467	9.146	266	9.855
1912	1.015	488.472	827.244	93	44.921	148.999	630.662	759	710.257	256	116.987	64	10.402	57	35.853	2.423	245	184.418	17.130	294	166.211	22.409	130	91.529	9.245	289	10.461

ПАРУСНЫЯ СУДА.

Годы (къ 1 января).	Число судовъ.	Чистая вмѣстимость въ регистровыхъ тоннахъ.	Полная вмѣстимость въ регистровыхъ тоннахъ.	Грузоподъемность (въ тыс. пудовъ).	Стоимость (въ тыс. рублей).	Мѣсто постройки.					
						Россія.		Въ томъ числѣ въ Финляндіи.		За границей.	
						Число судовъ.	Полная вмѣстимость въ регистр. тоннахъ.	Число судовъ.	Полная вмѣстимость въ регистр. тоннахъ.	Число судовъ.	Полная вмѣстимость въ регистр. тоннахъ.
Бѣлое море.											
1903	423	24.553	26.244	2.356	1.393	407	25.045	1	101	16	1.199
1904	431	24.683	26.448	2.416	1.431	415	25.249	1	101	16	1.199
1905	433	24.992	26.952	2.425	1.470	417	25.753	1	101	16	1.199
1906	436	24.533	26.572	2.392	1.443	420	25.373	1	101	16	1.199
1907	442	24.797	27.018	2.424	1.486	428	25.928	1	101	14	1.090
1908	437	24.611	26.983	2.437	1.497	421	25.763	—	—	16	1.220
1909	394	22.673	25.187	2.278	1.501	376	23.228	—	—	18	1.959
1910	405	23.226	25.952	2.388	1.606	384	23.799	—	—	21	2.153
1911	410	23.397	26.344	2.372	1.707	392	24.311	—	—	18	2.033
1912	405	22.496	25.555	2.327	1.651	384	24.037	—	—	21	1.518
Балтійское море.											
1903	847	102.144	115.128	12.004	6.425	828	109.201	22	2.210	19	5.927
1904	868	101.921	115.478	12.439	6.647	850	110.438	25	2.811	18	5.040
1905	865	100.520	113.872	12.079	6.608	848	109.231	24	2.194	17	4.641
1906	823	91.685	103.780	11.125	6.261	813	102.213	21	2.107	10	1.567
1907	805	86.961	98.551	10.522	5.893	798	97.372	20	1.597	7	1.179
1908	807	86.807	97.038	10.437	5.869	800	96.081	16	2.364	7	957
1909	774	82.816	93.843	9.989	5.729	767	92.886	10	2.105	7	957
1910	773	81.862	93.458	9.917	5.684	766	92.501	10	2.105	7	957
1911	745	78.613	89.820	9.831	5.620	738	88.863	10	774	7	957
1912	726	75.115	85.904	9.181	5.273	718	84.782	10	768	8	1.122
Черное и Азовское моря.											
1903	629	38.232	43.172	4.557	2.835	569	36.608	—	—	60	6.564
1904	644	38.885	43.923	4.659	2.861	584	37.338	—	—	60	6.585
1905	667	40.048	45.339	4.861	2.912	611	39.108	—	—	56	6.231
1906	713	41.762	47.318	5.141	3.083	657	41.082	—	—	56	6.236
1907	719	41.079	46.634	5.085	3.000	664	40.506	—	—	55	6.128
1908	750	42.944	48.857	5.281	3.097	698	42.958	—	—	52	5.899
1909	738	41.934	47.841	5.212	3.050	693	42.219	—	—	45	5.631
1910	748	41.510	47.494	5.182	3.007	705	42.213	—	—	43	5.281
1911	786	43.888	50.162	5.633	3.234	746	45.749	—	—	40	4.413
1912	827	46.447	53.293	6.013	3.436	790	48.924	—	—	37	4.369

ПАРУСНЫЯ СУДА

Годы (къ 1 января).	Число судовъ.	Чистая вмѣстимость въ регистровыхъ тоннахъ.	Полная вмѣстимость въ регистровыхъ тоннахъ.	Грузоподъемность (въ тыс. пудовъ).	Стоимость (въ тыс. рублей).	Мѣсто постройки.					
						Россія.		Въ томъ числѣ въ Финляндіи.		За границей.	
						Число судовъ.	Полная вмѣстимость въ регистр. тоннахъ.	Число судовъ.	Полная вмѣстимость въ регистр. тоннахъ.	Число судовъ.	Полная вмѣстимость въ регистр. тоннахъ.
Тихій океанъ.											
1903	7	942	806	60	59	—	—	—	—	7	806
1904	7	942	806	60	59	—	—	—	—	7	806
1905	7	942	806	60	59	—	—	—	—	7	806
1906	3	299	. . .	7	. . .	—	—	—	—	3	. . .
1907	3	234	277	7	. . .	—	—	—	—	3	277
1908	5	333	401	12	. . .	—	—	—	—	5	401
1909	6	363	453	15	. . .	—	—	—	—	6	453
1910	2	100	125	5	10	—	—	—	—	2	125
1911	2	100	125	5	10	—	—	—	—	2	125
1912	4	185	238	16	18	—	—	—	—	4	238
Каспійское море.											
1903	561	114.403	121.612	8.660	5.887	561	121.612	—	—	—	—
1904	550	110.853	117.915	8.416	5.678	550	117.915	—	—	—	—
1905	544	109.226	116.223	8.226	5.691	544	116.228	—	—	—	—
1906	548	108.232	115.300	8.224	5.615	548	115.300	—	—	—	—
1907	543	104.280	110.909	7.802	5.297	543	110.909	—	—	—	—
1908	545	105.366	111.562	7.837	5.409	545	111.562	1	573	—	—
1909	553	109.980	116.821	8.099	5.522	553	116.821	1	573	—	—
1910	566	114.454	122.073	8.381	5.615	566	122.073	1	573	—	—
1911	561	114.118	121.618	8.652	5.755	560	121.323	1	573	1	295
1912	554	110.087	117.486	8.356	5.591	553	116.887	1	573	1	599
Всѣмъ морямъ.											
1903	2.467	280.274	306.962	27.637	16.599	2.365	292.466	23	2.311	102	14.496
1904	2.500	277.284	304.570	27.990	16.676	2.399	290.940	26	2.412	101	13.630
1905	2.516	275.728	303.192	27.651	16.740	2.420	290.315	25	2.295	96	12.877
1906	2.523	266.511	292.970	26.889	16.402	2.438	283.968	22	2.208	85	9.002
1907	2.512	257.351	283.389	25.840	15.676	2.433	274.715	21	1.698	79	8.674
1908	2.544	260.061	284.841	26.004	15.872	2.464	276.364	17	2.937	80	8.477
1909	2.465	257.716	284.145	25.593	15.802	2.389	275.145	11	2.678	76	9.000
1910	2.494	261.152	289.102	25.823	15.922	2.421	280.586	11	2.678	73	8.516
1911	2.504	260.116	288.069	26.493	16.326	2.436	280.246	11	1.347	68	7.823
1912	2.516	254.330	282.476	25.893	15.969	2.445	274.630	11	1.341	71	7.846

*

Прирость за десятилѣтіе, съ 1 января 1903 г. по 1 января 1912 г., въ процентномъ отношеніи.

ПАРУСНЫЯ СУДА.

Годы (къ 1 января).	Число судовъ.	Чистая вмѣстимость.	Полная вмѣстимость.	Грузоподъемность.	Стоимость.	Мѣсто постройки. Россія. Число.	Россія. Полная вмѣстимость.	Въ томъ числѣ въ Финляндіи. Число.	Въ томъ числѣ въ Финляндіи. Полная вмѣстимость.	За границей. Число.	За границей. Полная вмѣстимость.
1903	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1904	101,8	98,9	98,8	101,2	100,3	101,4	99,2	113,0	104,4	99,0	94,6
1905	102,0	98,4	98,9	100,6	100,8	102,0	99,2	108,7	99,3	94,1	86,8
1906	102,8	95,1	95,4	97,2	98,8	103,1	97,1	95,7	95,6	88,3	82,1
1907	101,6	91,8	92,3	93,5	94,4	102,0	93,9	91,3	73,6	77,5	69,4
1908	103,1	92,8	93,6	94,1	95,6	104,2	94,8	73,9	127,1	78,4	58,2
1909	99,9	99,6	99,6	99,6	98,6	101,0	94,1	47,8	115,8	74,8	62,1
1910	101,3	99,1	99,1	94,2	93,6	104,4	95,9	47,8	115,0	71,6	58,7
1911	101,3	99,2	99,2	93,8	95,0	98,4	95,8	47,8	56,9	66,7	54,6
1912	102,6	99,7	99,7	92,9	93,7	96,2	93,9	47,8	58,2	69,6	54,1

ПАРОХОДЫ.

Годы (къ 1 января).	Вмѣстимость. Число судовъ.	Чистая.	Полная.	Отношеніе.	Число индикаторовъ.	Мѣсто постройки. За границей. Число судовъ.	За границей. Полная вмѣстимость.	Въ Россіи. Число судовъ.	Въ Россіи. Полная вмѣстимость.	Въ томъ числѣ въ Финляндіи. Число судовъ.	Въ томъ числѣ въ Финляндіи. Полная вмѣстимость.	Пассажирскіе. Число.	Пассажирскіе. Чистая вмѣстимость.	Пассажирскіе. Грузоподъемность.	Товаро-пассажирскіе. Число.	Товаро-пассажирскіе. Чистая вмѣстимость.	Товаро-пассажирскіе. Грузоподъемность.	Товарные. Число.	Товарные. Чистая вмѣстимость.	Товарные. Грузоподъемность.	Наливные и тов.-нал. Число.	Наливные и тов.-нал. Чистая вмѣстимость.	Наливные и тов.-нал. Грузоподъемность.	Служебные. Число.	Служебные. Чистая вмѣстимость.
1903	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1904	102,1	102,6	103,2	102,9	99,6	101,8	104,6	99,1	99,7	96,3	99,6	100,6	103,4	103,1	100,0	102,1	102,9	101,7	105,3	104,6	101,4	101,4	103,6	101,3	100,8
1905	101,5	99,6	98,7	96,3	85,5	101,8	99,0	100,9	97,1	98,1	94,8	101,6	99,7	99,4	95,7	92,9	84,3	106,9	107,8	110,2	98,6	98,9	101,3	103,3	99,5
1906	102,9	98,8	99,0	97,3	88,9	102,8	98,7	105,6	100,6	102,6	98,8	48,4	97,2	102,2	94,8	88,1	88,1	111,7	112,6	116,8	103,7	101,7	103,6	105,8	94,8
1907	106,8	110,0	110,7	100,6	96,3	107,3	112,5	102,8	98,4	113,6	98,8	101,8	98,8	98,6	98,3	107,4	95,8	122,5	133,5	135,4	97,1	100,8	101,7	110,8	97,7
1908	110,8	116,6	117,9	104,8	102,5	111,8	118,8	105,6	105,3	119,6	103,1	90,8	76,9	70,8	102,4	113,8	106,4	138,8	156,9	165,6	98,7	97,7	98,3	113,6	104,7
1909	109,1	116,0	117,7	106,3	104,1	110,8	119,0	106,1	110,8	109,5	94,8	88,7	85,8	84,0	101,4	109,3	104,8	134,7	157,4	167,1	95,6	100,3	101,6	112,8	97,8
1910	113,3	120,8	121,4	112,8	105,8	113,6	122,6	106,3	114,8	116,4	96,8	88,7	86,1	84,6	103,8	113,8	106,7	138,8	164,3	174,1	95,7	104,0	105,7	115,1	102,8
1911	114,6	122,6	122,6	116,4	111,8	116,7	123,6	108,1	115,8	121,8	104,8	91,0	90,0	87,0	105,7	112,8	107,8	148,0	171,8	184,6	92,1	102,5	107,1	115,1	99,0
1912	123,8	123,8	123,8	119,6	113,8	124,4	130,4	120,8	120,3	123,1	106,8	91,9	95,6	90,4	116,7	130,6	125,0	162,6	171,6	188,4	92,9	101,6	108,6	120,1	106,1

IX. Эксплоатація германскихъ пароходовъ въ 1910 году.

(Суммы показаны въ германской валютѣ).

№№ по порядку.	Наименованіе парохода или предпріятія.	Чистая вмѣстимость въ р. тон.	Расходъ: Жалованье и продовольствіе.		Страхованіе.		Топливо.		Правленіе и дѣлопроизводство.		Прочихъ расходовъ.		Итого расходовъ.		Приходъ: Получено фрахтовъ.		Прибыль: Валовой остатокъ.		Дивидендъ: За разными отчисленіями выдано.	Убытокъ.	
1	Майя	1.635	33.610	59	40 052	—	29.328	87	9.600	98	136.931	44	249.523	88	278.096	43	28 572	55		—	—
2	Вега	521	22.993	67	11.472	—	13 490	69	4.143	33	66 018	46	118 118	15	133 452	24	15.344	09	4%	—	—
3	Капелла	718	26.165	82	19.312	—	16 154	48	6 707	90	89.770	66	158.110	86	174 045	88	15 935	02	4%	—	
4	Электра	796	25 898	36	16 937	—	14.518	76	6.944	99	89.576	07	153 875	18	184 891	83	31.016	65	10%	—	
5	Гайгета	802	27.741	77	20.037	—	17 161	33	7 717	75	111.660	58	184.318	73	220 264	47	35 945	74	10%		—
6	Денебола	910	23 522	46	20 307	—	16 869	7[illegible]	7 334	27	99.513	19	167 540	65	192 287	01	24.741	44	5%	—	—
7	Люцида	902	27 415	19	25 049		18 974	49	8.336	95	108.038	77	187 814	40	224 851	45	37 047	05	5%	—	
8	Альгиба	1 257	30.757	36	29.006	—	22 698	40	9.201	59	143.541	43	235 204	85	279 915	85	44 710	97	10%	—	—
9	Ирисъ	722	23.424	03	18 186	73	19.[illegible]42	65	2 977	33	99.101		163 331	14	173 7[illegible]5	19	10 434	05	3%		
10	Аріадне	601	25.800	64	14.982	28	16 654	98	[illegible] 582	57	67 851	24	131.931	71	145 650	26	13 724	55	2%		—
11	Герезе Горнъ	1 941	33.306	52	14 709	32	34.758	27	[illegible] 912	46	106 064	21	226 350	78	272 [illegible]	77	45 649	79	5%	—	
12	Мими Горнъ	1.920	33 301	85	43 648	37	39 725	87	[illegible] 743		149 177	99	273 397	08	325 916	86	52 521	78	7%		—
13	Гейнрихъ Горнъ	881	21 743	61	22.261	23	23 776	21	5 172	98	79 032	79	142 988	82	171 297	36	28 308	54	4%		—
14	Гейри Горнъ	968	24.719	01	21 464	63	25.925	30	6 284	2	79 6[illegible]	—	157 988	80	194 533	86	36 545	—	15%		
15	Пигридъ Горнъ	1.292	37.088	01	46.799	35	30 301	66	[illegible] 910	49	90 661	51	210 761	02	249 758	56	38 997	54	4%	—	
16	Маріе Горнъ	781	23.513	62	17 866	14	24 [illegible]60	83	5 314	26	66 440	97	137 [illegible]	82	147 287	64	10 201	82	6%		—
17	Францъ Горнъ	969	28.669	75	24.027	13	46 [illegible]	[illegible]	5 413	75	76 449	28	170 6[illegible]	84	208 [illegible]	21	37 368	37	14%		
18	Штадъ Шлезвигъ	677	24.939	55	23.997	52	27 864	34	4 205	49	66 348	34	147 3[illegible]	24	162.873	90	15.518	66	-		—
19	Альфа	1.396	22 613	02	32.470	36	22 520	10	6 971	79	106.292	16	190.867	43	189 826	20		-	-	1 041	23
20	Бета	1 391	23.470	01	32 180	28	20 106	17	6 899	72	102.088	21	184.744	99	184 785	69	40	70			
	Итого 20 пароходовъ	21 080	541 345	44	524 165	34	471.043	46	130 218	52	925 213	61	3.591.986	46	4 113 568	54	522.623	31	[illegible]%	1 041	23
																	— 1.041	23			
																	521 582	08			
			Руб.	Коп	Руб.	Коп	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб	Коп	Руб	Коп	Руб.	Коп.	Руб	Коп			
	То же въ русской валютѣ	21.080	250 642	94	242 688	55	218.093	12	60.291	22	891.373	90	1.663 089	73	1.904.582	23	241 492	50			
	То же на одну тонну чистой вмѣстимости	—	11	89	11	51 [illegible]	10	34 [illegible]	2	85	42	28 [illegible]	78	89 [illegible]	90	35	11	45 [illegible]			

X. Эксплоатація шведскихъ пароходовъ въ 1910 году.

(Суммы показаны въ шведской валютѣ).

Наименованіе пароходовъ.	Чистая вмѣстимость.	Жалованье и продовольствіе.	Страхованіе.	Топливо.	Правленіе и судопроизводство.	Прочихъ расходовъ.	Итого расходовъ.	Получено фрахтовъ.	Прибыль	Убытокъ.
Викингъ	1.452	36.436 57	25.625 24	42.001 24		121.160 25	225.223 30	262.420 51	37 197 21	—
Анг. Лефлеръ	1.272	37.774 29	13.479 64	36.218 42		116.950 91	204.423 26	219.906 67	15 483 41	—
Фреи	1.202	33.348 92	17.367 84	30.171 53		95.913 86	176.702 14	185.341 —	8.638 86	— —
Гильдингъ	1.292	37.654 61	16.654 22	45.785 78		109.391 88	209.486 69	216.814 22	7.327 53	—
Алисе	863	23.849 24	9.815 37	20.088 44		78.481 94	132.234 99	120 446 44	—	11 788 55
Ванга	996	29.599 37	12.833 08	8.097 16		36.963 51	87.495 02	94 076 72	6.581 70	— —
Отисъ	770	25.559 15	10.900 37	20.254 50		78.739 43	136.453 95	127.930 11	—	— 8.523 84
					25 106 89		25.106 89			
По всѣмъ пароходамъ	7.847	225.122 25	106.678 26	202.617 06	25.106 89	637.591 78	1.197.126 34	1.226.933 67	50.121 82	20.312 39
									—30.312 39	
									20.809 43	
		Руб. Коп.	Руб. Коп.	Руб. Коп.	Руб Коп.	Руб Коп.	Руб. Коп.	Руб. Коп.	Руб. Коп.	
То же въ русской валютѣ	7.847	117.063 57	55.472 69	105.360 87	13.055 58	331.552 93	622 505 64	638.006 55	15.500 91	
То же на одну тонну чистой вмѣстимости	—	14 92	7 07	13 43	1 66	42 25	79 33	81 30	1 97	
Трансатлантическое Парох. Общество въ Гетеборгѣ.										
10 пароходовъ	20.744	— —	с в ѣ д ѣ н і й							
					нѣтъ		1.741.886 73	1.917.189 61	175.302 88	
Итого по 17 пароходамъ	28.591	— —	— —	—			2.364.392 37	2.555.196 16	190 803 79	
То же на одну тонну чистой вмѣстимости	—						82 70	89 37	6 67	

XI. Эксплоатація норвержскихъ пароходовъ въ 1910 году.

(Суммы показаны въ норвежской валютѣ).

Наименованіе пароходовъ.	Чистая вмѣстимость.	Жалованье и продовольствіе.		Страхованіе.		Топливо.		Правленіе и дѣлопроизводство		Прочихъ расходовъ.		Итого расходовъ.		Приходъ. Получено фрахтовъ.		Прибыль. Валовой остатокъ.		Дивидендъ. Выдано за разными отчисленіями.
		Р А С Х О Д Ъ.																
Спиръ	870	21.422	56	20.011	63	17.914	50	1.250	—	49.505	80	110.104	49	122.506	96	12.402	47	
Арендалъ	876	23.728	79	14.072	61	22.776	40	1.400	—	111.210	46	163.188	26	182.250	23	19.061	97	—
Атласъ	809	22.757	11	19.476	45	23.969	46	1.400	—	83.451	33	151.054	35	154.436	76	3.382	41	—
Сага	699	27.104	84	17.843	74	27.520	88	1.649	74	65.029	66	139.148	86	156.548	92	17 400	06	4%
Гранъ	678	23.881	78	18.627	97	1.122	73	3.150	—	15.660	97	62.443	45	75.282	65	12.839	20	—
Лейфъ	731	23.566	13	16.280	59	2.297	09	2.560	90	15.054	68	59.759	39	64.573	97	4.814	58	7½%
Вьернъ	706	23.078	31	19.087	50	1.445	—	1.783	82	13.902	74	59.297	37	76.092	06	16.794	69	4½%
Альтайръ	1.052	25.880	79	22.805	43	20.999	18	781	18	83.454	49	153.921	07	166.742	36	12.821	29	5%
8 пароходовъ	6.421	191.420	31	148.205	92	118.045	24	13.975	64	427.270	10	898.917	24	998.433	91	99.516	67	—
		Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	
То же въ русской валютѣ	6.421	99.538	56	77.067	08	61.383	52	7.267	33	222.180	47	467.436	96	519.185	63	51.748	67	—
То же на одну тонну чистой вмѣстимости	—	15	50	12	—	9	56	1	13	34	62	72	79	80	86	8	06	—

XII. Эксплоатація датскихъ пароходовъ въ 1910 году.

(Суммы показаны в датской валютѣ).

Наименованіе пароходовъ.	Чистая вмѣстимость въ р. т.	Жалованье и продовольствіе		Страхованіе.		Топливо.		Правленіе и дѣлопроизвод.		Прочихъ расходовъ.		Итого расходовъ.		Получено фрахтовъ.		Прибыль.		Дивиденъ.
Пароходное Общество «Данія».																		
Эли	1.105	29 241		15.248	67	28.910	61	—	—	98.043	54	171.423	82	300 649	86	29.226	04	—
Нелли	943	27.956	11	14.068	-	29.588	84	—	—	85.307	69	156.920	64	185.402	83	28.482	19	—
Фанни	882	24.814	76	13 234	67	25 264	41	—	—	76.044	17	139.358	01	152 011	08	12.653	07	-
Лилли	719	24.911	49	11.584		23.091	96	-	—	84.216	82	142.804	29	165.403	47	22.599	18	—
Алексо	686	25.296	70	11 224	—	27.699	73	—	—	90 598	45	154 818	88	174.091	68	19.272	80	—
Дагни	669	24.897	10	9.812	-	28.981	61	—	—	85.936	01	149.676	72	163.120		13 443	28	
Мари.	344	22.833	35	7.725	61	16.566	25		-	56.192	78	103 318	02	107.781	59	4.463	57	—
Итого	5 348	179.930	54	82.896	95	179.103	43	—	—	576 389	46	1.018.320	38	1.148 460	51	130 140	13	—
									—		—	33.917	90		—	—37 951	10	
				33 917	90			4.033	20	—	—	4.033	20	—			—	—
		179 930	54	116.814	85	179 103	43	4.033	20	576 389	46	1.056.271	48	1 148.460	51	92.189	03	не дано
Пароходное Общество «Цимбрія».																		
Э. М. Далгасъ	529		—		-				—	—	—		—	—	—	—	—	
Ларсъ Крузе	925	—			-		-	—	—		-	—	—	—	—		—	
От. От. Бэхеръ	678							—		—				—		—	—	
Х. Понтоппидант.	1 152	123 821	81	71.816	04	94.229	96	4.932	—	351.442	57	645.242	38	719.371	86	74 129	48	тоже.
Итого по 11 пароходамъ	9 032	302.752	35	188 630	89	273 333	39	8.965	20	927.832	03	1.701.513	86	1.867.832	37	166 318	51	
		Руб	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб	Коп	
То же въ русской валютѣ	20.822	157 431	22	98.088	06	142.133	36	4.661	90	482.472	66	884.787	20	971.272	83	86 485	63	—
То же на одну тонну чистой вмѣстимости	—	17	43	10	86	15	74	—	51 1/2	53	41 1/2	97	95 1/2	107	53 1/4	9	57 1/2	—

Таблица XII[a]. Эксплоатаціонные расходы на 1 тонну чистой вмѣстимости, выведенные для германскихъ, шведскихъ, норвежскихъ и датскихъ судовъ на основаніи данныхъ таблицъ IX по XII.

ФЛАГИ.	Число пароходовъ.	Чистая вмѣстимость въ регистр. тоннахъ.	Личный составъ.		Топливо.		Страхованіе.		Управленіе.		Прочіе расходы.		Всего.	
			Руб.	К.	Руб	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Германскій	20	21.080	11	89	10	38	11	51	2	86	42	28	78	89
Шведскій	7	7.847	14	92	13	43	7	07	1	66	42	25	79	33
»	10	20.744	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83	97
Норвежскій . . .	8	6.421	15	50	9	56	12	—	1	13	34	62	72	79
Датскій	11	9.032	17	43	15	74	10	86	—	52	53	41	97	96
Всѣ иностранные флаги	56	44.044	14	96	14	77	10	36	1	54	43	16	82	59

Таблица XII [6]. Стоимость эксплоатаціи русскихъ торговыхъ судовъ (на 1 тонну чистой вмѣстимости).

Наименованіе пароходныхъ обществъ.	Число пароходовъ.	Чистая вмѣстимость. отъ до	Жалованье и продовольствіе	Страхованіе	Топливо.	Правленіе и дѣлопроизводство.	Портовые и проч. расходы [1]).	Итого эксп. расх. за исключ. проч. расходовъ.	Итого расходовъ.
Гельмсингъ и Гриммъ .	4	751—1447	18,2	10,2	23,3	4,2	62,6	55,9	118,5
Русское О-во Пароходства и Торговли	6	1065—2493	14,2	2,4	12,5	8,7	42,6	38,7	81,3
Добровольный Флотъ . .	9	1892—4175	24,6	3,7	22,3	15,8	66,2	66,4	132,6
Русское О-во Коммерческ. Пароходства	4	1856—2359	10,0	8,0	23,0	5,2	указать не могло	46,2	108,8
Среднее для 4-хъ пароходныхъ обществъ . .		—	16,8	6,1	20,3	8,5	58,5 [2])	51,8	110,3
Предположит. (изъ личной практики) плаваніе 30.000 миль въ полномъ грузу	12	2300	15,0	12,5	12,5	4,6	59,4	44,6	104,0

[1]) Прочіе расходы состоятъ: Портовые расходы, нагрузка и выгрузка, погашеніе имущества, комиссія, ремонтъ.

[2]) Для Русскаго О-ва Ком. П-ва, «прочіе расходы» приняты равными таковымъ расходамъ фирмы «Гельмсингъ и Гриммъ».

XIII. Иностранное законодательство о поощреніи торговаго мореплаванія и судостроенія.

1. ФРАНЦІЯ.

1) Законъ о торговомъ флотѣ 19 мая 1866 года.

Ст. 1. Всѣ предметы, въ сыромъ или обдѣланномъ видѣ, включая сюда паровыя машины и части машинъ,—употребляемые при постройкѣ, оснасткѣ, вооруженіи и содержаніи парусныхъ и паровыхъ, деревянныхъ или желѣзныхъ, морскихъ торговыхъ судовъ, будутъ допускаться безпошлинно, при условіи представленія въ теченіе годового срока доказательствъ въ томъ, что помянутые предметы получили таковое назначеніе.

Императорскіе декреты опредѣлятъ формы доказательствъ и условія, которымъ будетъ подчинена эта льгота.

Всякое нарушеніе постановленій этихъ декретовъ дастъ поводъ къ уплатѣ пошлинъ, которыя налагаются или будутъ налагаться на вышеперечисленные предметы, и сверхъ того будетъ караться штрафомъ въ тройномъ противъ этихъ пошлинъ размѣрѣ.

Ст. 2. Установленная статьями 1 и 2 закона 6 мая 1841 года премія для машинъ французскаго изготовленія, предназначенныхъ къ установкѣ на французскія суда международнаго плаванія, уничтожается.

Тѣмъ не менѣе, названная премія будетъ попрежнему уплачиваться за аппараты, постановка которыхъ на верфь до обнародованія настоящаго закона будетъ должнымъ образомъ доказана.

Ст. 3. Шесть мѣсяцевъ спустя обнародованія настоящаго закона, морскія парусныя или паровыя суда, оснащенныя и вооруженныя, будутъ допускаться къ полученію французской національности съ уплатой пошлины въ размѣрѣ двухъ франковъ съ тонны вмѣстимости.

Такая же пошлина будетъ примѣняться къ деревяннымъ или желѣзнымъ корпусамъ судовъ.

Ст. 4. Потонныя пошлины, установленныя для заходящихъ въ порты имперіи иностранныхъ судовъ, будутъ упразднены съ 1 января 1867 года.

Потонныя пошлины, взимаемыя въ настоящее время какъ съ французскихъ, такъ и иностранныхъ судовъ и предназначенныя, въ

видѣ гарантіи, на погашеніе займовъ, которые были заключены для производства работъ по улучшенію морскихъ французскихъ портовъ, сохраняются.

Императорскіе декреты, изданные въ порядкѣ административныхъ постановленій, могутъ установить для покрытія расходовъ того-же рода потонный сборъ, который не будетъ превосходить 2 франковъ 50 сантимовъ съ тонны, включая децимальный сборъ, и который коснется одинаково французскихъ и иностранныхъ судовъ.

Ст. 5. Три года спустя послѣ обнародованія настоящаго закона, добавочныя пошлины, нынѣ примѣняемыя къ товарамъ, ввозимымъ изъ странъ производства не на французскихъ судахъ, будутъ упразднены.

Ст. 6. Въ случаѣ, если французскій флагъ въ иностранномъ государствѣ будетъ подвергнутъ въ пользу правительства, городовъ или корпорацій, въ прямомъ или косвенномъ видѣ, за плаваніе, ввозъ или вывозъ товаровъ, какимъ-либо налогамъ или повинностямъ, отъ которыхъ будутъ освобождены суда помянутой страны, то Императорскими декретами могутъ быть установлены для судовъ этой націи, посѣщающихъ порты имперіи, французской колоніи или владѣнія, и для находящихся у нихъ на бортѣ товаровъ, такіе пошлины и добавочные сборы, которые окажутся необходимыми для возмѣщенія невыгодъ французскаго флага.

Ст. 7. Вышеприведенныя постановленія примѣняются къ островамъ Мартиника, Гваделупа и Соединенія.

Постановленія, спеціально относящіяся къ Алжиру.

Ст. 8. Постановленія статей 1, 3 и 4 настоящаго закона примѣняются въ Алжирѣ.

Ст. 9. Плаваніе между Франціей и Алжиромъ и между Алжиромъ и заграничными странами можетъ производиться подъ всѣми флагами.

Каботажное плаваніе отъ одного порта до другого въ этомъ французскомъ владѣніи можетъ совершаться, съ разрѣшенія генералъ-губернатора Алжира, иностранными судами.

Ст. 10. Добавочные сборы, установленные въ Алжирѣ для товаровъ, ввозимыхъ на иностранныхъ судахъ, упраздняются.

Равнымъ образомъ упраздняются скидки съ пошлинъ, установленныя статьею 9 § 2 указа 16 декабря 1843 года для нѣкоторыхъ товаровъ, взятыхъ изъ французскихъ складовъ и ввезенныхъ въ Алжиръ на французскихъ судахъ.

Ст. 11. Запрещеніе, установленное для сахара-рафинада, ввозимаго изъ за-границы въ Алжиръ, снимается. Съ этого сахара-рафинада будетъ уплачиваться, сверхъ пошлины для сырого сахара, добавочный сборъ въ размѣрѣ пяти франковъ со ста килограммовъ.

Ст. 12. Законы, декреты и ордонансы, въ случаѣ противорѣчія ихъ постановленіямъ настоящаго закона, считаются отмѣненными.

2) Законъ о торговомъ флотѣ 29 января 1881 года.

(Обнародованъ 30 января 1881 года).

Ст. 1. Освобождаются отъ обязательства брать лоцмана всѣ парусныя, суда, не болѣе 80 тоннъ вмѣстимости, и паровыя суда, тоннажъ коихъ не превосходитъ 100 тоннъ, въ томъ числѣ, если они обыкновенно совершаютъ плаваніе изъ порта въ портъ и свободно входятъ въ устья рѣкъ.

Тѣмъ не менѣе, по требованію торговыхъ палатъ и послѣ изслѣдованія, произведеннаго въ обычный формѣ, указами, изданными въ административномъ порядкѣ, будутъ установлены тѣ измѣненія, которыя явится умѣстнымъ ввести въ дѣйствующія постановленія въ интересахъ мореплаванія.

Ст. 2. Для судовъ дальняго плаванія, предписываемая статьею 225 Уложенія Торговаго явка въ случаѣ взятія во Франціи новаго груза остается обязательной лишь въ случаѣ истеченія болѣе шести мѣсяцевъ со времени послѣдней явки, если только суда за это время не потерпѣли аварій.

Ст. 3. Акты и протоколы, устанавливающіе перемѣны во владѣніи судномъ, общія или частичныя, будутъ подлежать зарегистрированію только по уплатѣ пошлины въ 3 франка. Статья 5 п. 2 закона 28 февраля 1872 года отмѣняется, поскольку она противорѣчитъ настоящему постановленію.

Ст. 4. Въ возмѣщеніе расходовъ, налагаемыхъ таможеннымъ тарифомъ на строителей морскихъ судовъ, для нихъ устанавливаются слѣдующія денежныя выдачи:

Для желѣзныхъ или стальныхъ судовъ . . .	60 фр.	съ тонны валовой вмѣстимости.
Для деревянныхъ судовъ въ 200 или болѣе тоннъ	20 »	
Для деревянныхъ судовъ менѣе 200 тоннъ . .	10 »	
Для судовъ смѣшанной постройки	40 »	
Для двигательныхъ механизмовъ, поставленныхъ на бортъ паровыхъ судовъ, и для вспомогательныхъ аппаратовъ, какъ паровыя помпы, вспомогательныя машинки, лебедки, механическіе вентиляторы, а также для питающихъ ихъ котловъ и трубопровода послѣднихъ	12 фр. со 100 килограммовъ.	

Считаются смѣшанной постройки суда, обшитыя деревомъ, но шпангоуты и бимсы которыхъ цѣликомъ желѣзные или стальные.

Ст. 5. Всякая передѣлка судна, имѣющая результатомъ увеличеніе его вмѣстимости, даетъ право на премію, разсчитанную по вышеприведенному тарифу соотвѣтственно числу тоннъ, на которое возрасла вмѣстимость.

Премія предоставляется за двигательные механизмы и вспомогательные аппараты, поставленные на мѣсто послѣ постройки судна.

При перемѣнѣ котловъ, собственнику судна назначается вознагражденіе въ размѣрѣ 8 франковъ со 100 килограммовъ новыхъ котловъ французской постройки, взвѣшенныхъ безъ трубъ.

Ст. 6. Опредѣленныя статьями 4 и 5 вознагражденія уплачиваются послѣ выдачи акта о полученіи французской національности таможеннымъ сборщикомъ мѣста постройки или ближайшаго къ послѣднему.

Ст. 7. Система безпошлиннаго допуска, установленная во исполненіе статьи 1 закона 19 мая 1866 года и статьи 2 закона 17 марта 1879 года, отмѣняется.

Ст. 8. Что касается судовъ, находящихся на верфи въ моментъ вступленія въ силу настоящаго закона, то судостроители получатъ обусловленныя въ статьѣ 4 вознагражденія лишь при вычетѣ суммы таможенныхъ пошлинъ, относящихся согласно конвенціонному тарифу къ иностраннымъ матеріаламъ, которые были свободно допущены на постройку этихъ судовъ.

Ст. 9. Въ качествѣ вознагражденія за повинности, налагаемыя на тороговый флотъ по отношенію къ рекрутскому набору и службѣ въ военномъ флотѣ, устанавливается, на десятилѣтній съ момента обнародованія настоящаго закона срокъ, навигаціонная премія для парусныхъ и паровыхъ французскихъ судовъ.

Эта премія примѣняется исключительно къ рейсамъ въ дальнемъ плаваніи.

Она назначается въ размѣрѣ 1 франка 50 сантимовъ съ тонны чистой вмѣстимости и тысячи миль пробѣга, для судовъ французской постройки, выходящихъ съ верфи, и ежегодно сокращается на:

0,075 франковъ для деревянныхъ судовъ;

0,075 франковъ для судовъ смѣшанной постройки;

0,05 франковъ для желѣзныхъ судовъ.

Для судовъ иностранной постройки вышеназванная премія уменьшается на половину.

Суда, получившія французскую національность до обнародованія настоящаго закона, приравниваются по отношенію премій къ судамъ французской постройки.

Премія увеличивается на 15% для паровыхъ судовъ, сооруженныхъ по планамъ, одобреннымъ предварительно морскимъ департаментомъ.

Число миль пробѣга высчитывается по разстоянію между пунктами отправленія и прибытія, исчисленному по прямой линіи.

Въ случаѣ войны торговыя суда могутъ быть реквизированы государствомъ.

Исключаются изъ преміи суда, предназначенныя къ большой и малой рыбной ловлѣ, къ плаванію на субсидируемыхъ линіяхъ и любительскому.

Ст. 10. Капитанъ судна, получающаго одну изъ опредѣленныхъ въ статьѣ 9 настоящаго закона премій, будетъ обязанъ перевозить безплатно предметы корреспонденціи, порученные ему Управленіемъ почтъ или для сего Управленія, въ силу указа консуловъ отъ 19 жерминаля X года.

Чиновникъ почтоваго вѣдомства, если онъ назначенъ сопровождать депеши, равнымъ образомъ будетъ перевозиться безплатно.

Ст. 11. Изданное въ административномъ порядкѣ распоряженіе, содержащее, главнымъ образомъ, таблицу разстояній между портами, опредѣлитъ порядокъ примѣненія настоящаго закона.

3) Законъ о торговомъ флотѣ 30 января 1893 года.

(Обнародованъ 31 января 1893 года).

ГЛАВА I.

Общія опредѣленія.

Ст. 1. Торговое мореходство раздѣляется на мореходство дальняго плаванія, международный каботажъ и каботажъ французскій.

Рейсами дальняго плаванія признаются тѣ, которые совершаются за нижеуказанныя границы:

на югѣ—30° сѣверной широты;

на сѣверѣ—72° сѣверной широты;

на востокѣ—15° долготы отъ Парижскаго меридіана;

на западѣ—44° долготы отъ Парижскаго меридіана.

Рейсами международнаго каботажа признаются тѣ, которые совершаются внутри границъ, опредѣленныхъ для дальняго плаванія, если они совершаются между французскими портами, считая и алжирскіе, и портами иностранными, равно какъ между иностранными портами.

Рейсами французскаго каботажа признаются тѣ, которые совершаются изъ французскихъ портовъ во французскіе, со включеніемъ алжирскихъ.

ГЛАВА II.

Морское судостроеніе.

Ст. 2. Въ возмѣщеніе сборовъ, налагаемыхъ на строителей морскихъ судовъ таможеннымъ тарифомъ, имъ предоставляются слѣдующія преміи:

За паровое или парусное, желѣзное или стальное судно, по 65 франковъ съ каждой тонны валовой вмѣстимости.

За деревянное судно въ 150 тоннъ вмѣстимости или болѣе, по 40 франковъ съ каждой тонны валовой вмѣстимости.

За деревянное судно менѣе 150 тоннъ вмѣстимости, по 30 франковъ съ каждой тонны валовой вмѣстимости

Валовая вмѣстимость опредѣляется порядкомъ, указаннымъ въ ст. 1— 12 декрета 24 мая 1873 г. и ст. 1 декрета 7 марта 1889 года.

Суда, обшивка коихъ состоитъ исключительно изъ дерева, считаются деревянными.

Всякая передѣлка судна, послужившая къ увеличенію его вмѣстимости, даетъ право на полученіе преміи, разсчитанной, согласно вышеуказанному тарифу, соотвѣтственно числу тоннъ увеличенія вмѣстимости.

Ст. 3. Въ возмѣщеніе тѣхъ же сборовъ строителямъ машинъ назначаются слѣдующія преміи:

За установленныя на паровыхъ или парусныхъ судахъ новые двигательные механизмы и вспомогательные аппараты, каковы: паровыя помпы, лебедки, валы, вентиляторы, приводимые въ дѣйствіе механическою силою, равно какъ и за снабжающіе эти механизмы и аппараты паромъ новые паровые котлы, съ ихъ трубами, 15 франковъ со 100 килограммовъ.

Премія выдается лишь за такіе двигательные механизмы и вспомогательные аппараты, которые устанавливаются на суднѣ въ новомъ видѣ,—равнымъ образомъ—только за новыя части машинъ, передѣланныхъ или ремонтированныхъ за время существованія судна.

При перемѣнѣ котловъ премія опредѣляется въ размѣрѣ 15 франковъ съ каждыхъ 100 килограммовъ за новые котлы французской постройки.

Ст. 4. Право на полученіе премій, указанныхъ въ ст. 2 и 3, считается окончательно пріобрѣтеннымъ лишь по представленіи свидѣтельства, удостовѣряющаго французскую національность судна.

Право на полученіе премій за суда, построенныя во Франціи для торговыхъ флотовъ иностранныхъ государствъ, считается пріобрѣтеннымъ не ранѣе, чѣмъ суда эти начнутъ плаваніе.

Удостовѣреніе въ пригодности судна, за которое требуется премія, къ правильному морскому плаванію производится особою техническою коммисіею. Порядокъ производства необходимой для сего повѣрки устанавливается въ административномъ порядкѣ.

ГЛАВА III.

Морское судоходство.

Ст. 5. Въ видѣ вознагражденія за обязательства, налагаемыя на торговый флотъ рекрутскимъ наборомъ и службою въ военномъ флотѣ, судамъ французской постройки, вмѣстимостью болѣе 80 тоннъ для парусныхъ и 100 тоннъ для пароходовъ, назначается, со дня обнародованія настоящаго закона, навигаціонная премія.

Эта премія будетъ производиться судамъ, построеннымъ во Франціи при дѣйствіи настоящаго закона, въ теченіе 10 лѣтъ,

считая со времени полученія свидѣтельства, удостовѣряющаго французскую ихъ національность.

Премія присвоивается исключительно судамъ дальняго плаванія и международнаго каботажа.

Исключаются изъ числа имѣющихъ право на полученіе преміи суда, предназначенныя для рейсовъ во французскомъ каботажѣ, для большой и малой рыбной ловли, для субсидируемыхъ государствомъ линій и любительскаго плаванія.

Во всякомъ случаѣ, до тѣхъ поръ, пока суда благопріятствуемыхъ въ силу трактатовъ иностранныхъ державъ будутъ допускаемы къ совершенію рейсовъ между портами Франціи и портами Алжира или обратно, французскія суда, плавающія между этими портами, будутъ имѣть право на полученіе льготъ, предоставляемыхъ настоящимъ закономъ въ пользу судовъ международнаго каботажа.

Равнымъ образомъ, не пользуются премію суда, которыя, совершая французскіе каботажные рейсы, заходятъ въ иностранные порты безъ пріема или выгрузки товаровъ въ количествѣ не менѣе одной трети чистой вмѣстимости судна; также исключаются отъ пользованія премію суда, совершающія рейсы между портами французскими и иностранными, отстоящими другъ отъ друга на разстояніи менѣе 120 миль.

Ст. 6. Премія въ пользу судовъ иностранной постройки отмѣняется.

Назначенная ст. 5 премія разсчитывается за каждую тонну валовой вмѣстимости, опредѣляемой согласно ст.1—12 декрета 24 мая 1873 г. и ст. 1 декрета 7 марта 1889 г., и за каждую тысячу пройденныхъ миль, для всѣхъ судовъ французской постройки въ нижеслѣдующемъ размѣрѣ:

Для паровыхъ судовъ, по 1 фр. 10 сант. съ ежегоднымъ, считая со времени постройки судна, уменьшеніемъ этой преміи:

на 6 сант. для судовъ деревянныхъ и на 4 сант. для судовъ желѣзныхъ или стальныхъ.

Для парусныхъ судовъ, по 1 фр. 70 сант. съ ежегоднымъ, считая со времени постройки судна, уменьшеніемъ этой преміи:

на 8 сант. для судовъ деревянныхъ, и

на 5 сант. для судовъ желѣзныхъ или стальныхъ.

Суда, получившія право на поднятіе французскаго флага до обнародованія закона 29 января 1881 г., въ отношеніи полученія преміи приравниваются къ судамъ французской постройки.

Суда иностранной постройки, получившія право носить французскій флагъ послѣ обнародованія закона 29 января 1881 г. и до 1 января 1893 г., имѣютъ право на полученіе преміи въ половинномъ размѣрѣ.

Суда, совершающія рейсы международнаго каботажа, получаютъ двѣ трети преміи. Тѣ изъ этихъ судовъ, которыя получили право носить французскій флагъ до 1 января 1893 г., приравни-

ваются въ отношеніи этой преміи къ судамъ французской постройки.

Число пройденныхъ миль разсчитывается по разстоянію, заключающемуся между пунктами отправленія и прибытія, считая по кратчайшему направленію; способы исчисленія разстояній, съ указаніемъ степени приближенія, будутъ опредѣлены административнымъ постановленіемъ.

Ст. 7. Премія повышается на 25% для пароходовъ, построенныхъ по планамъ, предварительно одобреннымъ морскимъ департаментомъ.

Въ случаѣ войны, торговыя суда могутъ быть реквизированы государствомъ.

Всякій командиръ судна, получающаго какую-либо изъ установленныхъ ст. 6 настоящаго закона премій, обязанъ перевозить безплатно депеши и вообще всякаго рода предметы корреспонденціи, которые ему будутъ поручены министромъ торговли для почтовой перевозки; онъ обязанъ принимать и сдавать депеши въ почтовыхъ бюро мѣстъ отправленія и назначенія судна, а также въ промежуточныхъ пунктахъ захода. Перевозки эти совершаются безплатно.

Командиръ судна, равнымъ образомъ, обязанъ принимать къ перевозкѣ почтовыя посылки, согласно условіямъ, указаннымъ въ дѣйствующихъ по сему предмету узаконеніяхъ и административныхъ постановленіяхъ.

При совершеніи этихъ перевозокъ онъ подлежитъ такой же отвѣтственности передъ почтовымъ вѣдомствомъ, какой это послѣднее подлежитъ по отношенію къ публикѣ.

Въ случаѣ назначенія почтоваго агента сопровождать депеши, онъ равнымъ образомъ перевозится безплатно на всемъ протяженіи рейса, такъ и между мѣстами нагрузокъ и выгрузокъ и между почтовыми бюро, гдѣ производится обмѣнъ корреспонденціи.

Въ его распоряженіе отводится надлежащимъ образомъ приспособленное помѣщеніе для занятій во время пути.

ГЛАВА IV.

Различныя постановленія.

Ст. 8. Отъ обязательнаго найма лоцмановъ освобождаются всѣ французскія парусныя суда, имѣющія вмѣстимость не свыше 80 тоннъ, а также всѣ французскія паровыя суда, которыхъ вмѣстимость не превышаетъ 100 тоннъ, если эти суда совершаютъ обыкновенно плаванія изъ одного порта въ другой и заходятъ въ устья рѣкъ [1]).

[1]) Согласно закону 12 мая 1905 г., эта граница тоннажа повышена до 100 тоннъ для парусныхъ судовъ и до 150 тоннъ для паровыхъ.

Въ случаяхъ требованій со стороны торговыхъ палатъ или заинтересованныхъ лицъ и по разсмотрѣніи этихъ требованій въ установленномъ порядкѣ, измѣненія въ настоящихъ правилахъ, которыя могли бы потребоваться въ интересахъ мореплаванія, будутъ опредѣлены административными постановленіями.

Ст. 9. Для судовъ дальняго плаванія, освидѣтельствованіе, предписываемое ст. 225-ю Торговаго Устава, въ случаѣ новаго пріема груза во Франціи, обязательно лишь по истеченіи одного года со времени послѣдняго освидѣтельствованія, если только судно не потерпѣло аваріи за это время.

Ст. 10. За регистрацію актовъ и протоколовъ, удостовѣряющихъ переходъ права собственности на судно, а равно продажу участія въ немъ, взимается постоянный сборъ въ размѣрѣ 3 франковъ. Статья 5 пунктъ 2 закона 28 февраля 1872 г. отмѣняется, поскольку она противорѣчитъ настоящему постановленію. Постановленія настоящей статьи примѣняются при продажѣ всякаго рода судовъ, предназначенныхъ для плаванія по внутреннимъ воднымъ путямъ.

Ст. 11. Параграфъ 3 ст. 4 закона 19 мая 1866 г. о торговомъ флотѣ измѣняется нижеслѣдующимъ образомъ:

Ст. 4 § 3. На основаніи декретовъ, издаваемыхъ въ порядкѣ административныхъ постановленій, по докладу министра торговли, промышленности и колоній, послѣ разслѣдованія (enquête) и по соглашенію съ министрами публичныхъ работъ и финансовъ, въ морскихъ портахъ могутъ быть устанавливаемы временные мѣстные сборы для обезпеченія займовъ, заключаемыхъ департаментами, общинами, торговыми палатами или какимъ либо инымъ общественнымъ учрежденіемъ, съ цѣлью производства работъ по устройству, улучшенію или возобновленію портовъ и ихъ оборудованія и причала, или углубленію рейда входовъ, каналовъ и бассейновъ.

Этимъ сборамъ подлежатъ всѣ суда, какъ французскія, такъ и иностранныя; взиманіе ихъ производится по вмѣстимости судовъ, количеству нагруженныхъ и выгруженныхъ товаровъ и числу принятыхъ и спущенныхъ пассажировъ; размѣръ ихъ не можетъ превышать: 1 франка съ тонны чистой вмѣстимости, 1 франка съ пассажира и 50 сантимовъ съ тонны зафрахтованныхъ товаровъ или съ метрической тонны грузовъ.

Тарифы сборовъ съ вмѣстимости судовъ могутъ быть устанавливаемы такимъ образомъ, чтобы размѣръ сбора съ тонны измѣнялся соотвѣтственно съ родомъ судна, его осадкою, продолжительностью стоянки въ портѣ, родомъ плаванія, качествомъ груза, отдаленностью мѣстъ отправленія и назначенія судна и соотвѣтственно тѣмъ операціямъ, которыя были произведены судномъ въ портѣ во время стоянки. Въ тарифахъ могутъ быть устанавливаемы абонементныя цѣны въ пониженномъ размѣрѣ, а также полныя или

частичныя изъятія отъ сборовъ въ пользу опредѣленныхъ категорій судовъ какъ французскихъ, такъ и иностранныхъ.

Въ означенныхъ тарифахъ сборы могутъ быть спеціализируемы по роду торговыхъ операцій, въ различномъ размѣрѣ для нагрузки и выгрузки, сообразно различнымъ качествамъ товаровъ или различнымъ категоріямъ пассажировъ.

Тарифы сборовъ, устанавливаемыхъ на основаніи настоящей статьи, а также сходныхъ съ ними дѣйствующихъ нынѣ сборовъ, могутъ быть измѣняемы по предложенію общественныхъ учрежденій, въ пользу коихъ они взимаются, съ тѣми или другими условіями, въ предѣлахъ максимальныхъ ставокъ, указанныхъ въ декретахъ или законахъ, установившихъ оные.

Измѣненные тарифы сборовъ могутъ быть введены въ дѣйствіе не иначе, какъ по предварительномъ въ теченіе мѣсяца опубликованіи оныхъ во всеобщее свѣдѣніе посредствомъ афишъ и по утвержденіи ихъ министромъ торговли, по сношеніи съ министрами общественныхъ работъ и финансовъ.

Взиманіе мѣстныхъ сборовъ производится таможенными учрежденіями.

Сборы эти въ отношеніи формы деклараціи, порядка взиманія, въ особенности въ отношеніи принудительнаго взысканія, порядка разрѣшенія пререканій и правилъ подсудности и судопроизводства, въ случаѣ разбирательства дѣлъ по жалобамъ на неправильное примѣненіе тарифовъ,—приравниваются къ таможеннымъ пошлинамъ. Въ случаѣ уклоненія отъ платежа сборовъ, виновные подвергаются штрафу въ двойномъ размѣрѣ противъ недоплаченной суммы сбора.

Расходы по взиманію сборовъ и судопроизводству относятся на счетъ поступленія сборовъ.

Ст. 12. Изъ общаго итога премій, установленныхъ ст. 2, 3, 6 и 7 настоящаго закона, отчисляется 4% въ инвалидную кассу торговаго флота.

Означенныя отчисленія предназначаются: 1) на выдачу пособій французскимъ морякамъ, пострадавшимъ отъ кораблекрушенія или какихъ-либо иныхъ несчастій, или ихъ семьямъ; 2) на выдачу субсидій торговымъ палатамъ или общеполезнымъ учрежденіямъ, для устройства и содержанія по французскихъ портахъ морскихъ пріютовъ, въ цѣляхъ предоставленія прибрежному населенію удобствъ относительно жилища, условій жизни и пріисканія мѣстъ, или съ цѣлью устройства всякаго рода другихъ полезныхъ учрежденій.

Ст. 13. Срокъ дѣйствія настоящаго закона опредѣляется въ 10 лѣтъ, считая со дня его обнародованія.

Способъ примѣненія закона будетъ опредѣленъ административнымъ постановленіемъ.

4) Законъ о торговомъ флотѣ 7 апрѣля 1902 года.

(Обнародованъ 10 апрѣля 1902 г.).

ГЛАВА I.

Ст. 1. Въ возмѣщеніе повинностей, налагаемыхъ на торговый флотъ, настоящимъ закономъ дается право на вознагражденіе, которое, сообразно случаямъ, указаннымъ въ нижеслѣдующихъ статьяхъ, будетъ именоваться «вознагражденіе за снаряженіе» или «навигаціонная премія».

Предусмотрѣнныя въ статьяхъ 2 и 3 вознагражденіе за снаряженіе и навигаціонная премія подчинены слѣдующимъ условіямъ:

Анонимныя или другія общества, владѣющія судами, получаютъ эти вознагражденія лишь въ томъ случаѣ, когда въ составѣ ихъ административнаго или наблюдательнаго совѣта большинство состоитъ изъ французскихъ гражданъ; предсѣдатель же административнаго совѣта и уполномоченный или завѣдующій дѣлами должны быть французскіе подданные.

Если будетъ доказано, что пользующійся выгодами закона, будь это отдѣльное лицо или общество, является подставнымъ лицомъ, а дѣйствительный собственникъ иностранецъ, то выдача вознагражденія прекращается, причемъ правительство можетъ потребовать обратно незаконно полученныя суммы.

Ст. 2. Вознагражденіе за снаряженіе причитается каждому морскому пароходу иностранной постройки, стальному или желѣзному, снаряженному для дальняго плаванія или для международнаго каботажа подъ французскимъ флагомъ, имѣющему вмѣстимость болѣе 100 тоннъ брутто, принадлежащему французскимъ гражданамъ или обществамъ, удовлетворяющимъ требованіямъ статьи 1, на условіяхъ, изложенныхъ въ нижеслѣдующихъ статьяхъ.

Вознагражденіе за снаряженіе опредѣляется для дальнихъ плаваній за каждый рабочій день парохода и за каждую тонну брутто, а именно:

5	сантимовъ	за	каждую	тонну	до	2.000	тонъ	
4	»	»	»	»	отъ 2.000	до	3.000	тоннъ
3	»	»	»	»	» 3.000	»	4.000	»
2	»	»	»	»	свыше		4.000	»

Пароходъ съ вмѣстимостью свыше 7.000 тоннъ имѣетъ право на то же вознагражденіе, какъ и пароходъ съ вмѣстимостью въ 7.000 тоннъ.

Число рабочихъ дней, дающихъ право на полученіе вознагражденія, ограничено максимумомъ 300 дней въ годъ.

Разсчетъ рабочихъ дней начинается съ того дня и продолжается только въ теченіе того времени, когда судно будетъ имѣть полный комплектъ экипажа, за исключеніемъ случаевъ непреодолимой силы. Онъ прекращается съ разоруженіемъ судна.

*

Ст. 3. Навигаціонная премія, за исключеніями, поименованными въ слѣдующихъ статьяхъ, причитается каждому морскому судну, построенному во Франціи, имѣющему вмѣстимость больше 100 тоннъ брутто и плавающему подъ французскимъ флагомъ. Эта премія назначается въ нижеслѣдующемъ размѣрѣ за дальнее плаваніе, съ каждой тысячи миль пробѣга и тонны вмѣстимости брутто:

a) Размѣръ преміи для пароходовъ—1 франкъ 70 сантимовъ за первый годъ съ ежегоднымъ, считая со времени зачисленія ихъ въ составъ французскаго флота, пониженіемъ преміи: на 4 сантима въ теченіе перваго четырехлѣтняго періода, на 8 сантимовъ въ теченіе второго четырехлѣтняго періода и на 16 сантимовъ въ теченіе третьяго четырехлѣтняго періода.

Однако, для пароходовъ съ вмѣстимостью свыше трехъ тысячъ тоннъ размѣръ первоначальной преміи уменьшается на всю вмѣстимость на 1 сантимъ на каждую сотню тоннъ или на часть сотни сверхъ трехъ тысячъ, но съ тѣмъ разсчетомъ, чтобы за первый годъ премія, для пароходовъ до семи тысячъ тоннъ, была не ниже 1 франка 50 сантимовъ. Пароходы съ вмѣстимостью свыше семи тысячъ тоннъ получаютъ такую же премію, какъ и пароходы съ вмѣстимостью въ семь тысячъ тоннъ.

b) Размѣръ преміи для парусныхъ судовъ—1 франкъ 70 сантимовъ въ первый годъ съ ежегоднымъ, со времени зачисленія ихъ въ составъ французскаго флота, пониженіемъ преміи на 2 сантима въ теченіе перваго четырехлѣтняго періода, на 4 сантима въ теченіе второго четырехлѣтняго періода и на 8 сантимовъ въ теченіе третьяго четырехлѣтняго періода.

Но если парусное судно имѣетъ вмѣстимость больше 600 тоннъ брутто, размѣръ первоначальной преміи до тысячи тоннъ уменьшается на всю вмѣстимость на 10 сантимовъ на каждую сотню или часть сотни сверхъ 600 тоннъ, причемъ парусныя суда съ вмѣстимостью свыше тысячи тоннъ имѣютъ право лишь на такую же премію, какъ и суда съ вмѣстимостью въ тысячу тоннъ.

Навигаціонная премія выплачивается въ теченіе двѣнадцати лѣтъ со времени зачисленія судна въ составъ французскаго флота для каждаго судна, построеннаго во Франціи во время дѣйствія настоящаго закона.

Число миль пробѣга разсчитывается по кратчайшему разстоянію отъ порта отправленія до порта прибытія, разстоянію, вычисленному по правиламъ, установленнымъ въ административномъ порядкѣ.

Ст. 4. Пять процентовъ съ навигаціонной преміи и вознагражденія за снаряженіе, причитающихся по этому закону, удерживаются въ пользу занесенныхъ въ списки моряковъ.

Суммы, образующіяся изъ этихъ вычетовъ, вносятся въ кассу попечительства о морякахъ, для уменьшенія взимаемыхъ съ нихъ для пополненія этой кассы взносовъ.

Ст. 5. Суда, обслуживающія международный каботажъ, получаютъ только $^2/_3$ навигаціонной преміи, назначенной за дальнее плаваніе, или вознагражденія за снаряженіе, исчисленнаго согласно вышеприведеннымъ постановленіямъ.

Суда, занимающіяся во время одного и того же путешествія международнымъ каботажемъ и каботажемъ между какимъ-нибудь французскимъ портомъ Средиземнаго моря, включая Алжиръ, и другимъ французскимъ портомъ на берегу океана, Ламанша или Нѣмецкаго моря или обратно, имѣютъ право на вознагражденіе за снаряженіе или на навигаціонную премію за тотъ промежутокъ времени или за тѣ переходы съ интернаціональнымъ грузомъ, когда при проходѣ черезъ Гибралтарскій проливъ количество находящихся на суднѣ товаровъ, предназначенныхъ или вывезенныхъ изъ иностранныхъ портовъ, составляетъ въ тоннахъ груза, по крайней мѣрѣ, $^1/_3$ чистой вмѣстимости.

То же самое относится къ судамъ, занимающимся во время одного и того же путешествія интернаціональнымъ каботажемъ между какимъ нибудь портомъ сѣверной Европы и каботажемъ между портами Франціи или Алжира, если общее количество товаровъ, находящихся на суднѣ во время прохода пролива Па-де-Кале и предназначенныхъ для ввоза или вывоза изъ иностранныхъ портовъ, составляетъ, по крайней мѣрѣ $^1/_3$ чистой вмѣстимости.

Суда, которыя, отправляясь или возвращаясь изъ дальняго плаванія, производятъ операціи въ Портъ-Саидѣ, Измаиліи или Суэцѣ, имѣютъ право на премію дальняго плаванія за весь переходъ.

Судно, имѣющее во время рейса дальняго плаванія пунктомъ назначенія или отправленія какой-нибудь портъ Франціи или Алжира, если оно заходитъ въ одинъ или нѣсколько портовъ Франціи или Алжира, не принимая и не выгружая въ нихъ иныхъ товаровъ, кромѣ товаровъ дальняго плаванія, имѣетъ право получить за каждый отдѣльный переходъ отъ порта до порта часть вознагражденія за снаряженіе или навигаціонной преміи, равную отношенію числа тоннъ товаровъ дальняго плаванія, находившихся на немъ во время этого перехода, къ тоннажу чистой вмѣстимости судна. Если для даннаго перехода это отношеніе равно единицѣ или больше ея, то судно получаетъ за него полную навигаціонную премію или вознагражденіе за снаряженіе.

Ст. 6. Построенные во Франціи пароходы имѣютъ право выбора для каждаго путешествія между вознагражденіемъ за снаряженіе и навигаціонной преміей.

Условія выбора будутъ опредѣлены правилами, изданными въ административномъ порядкѣ.

Права на вознагражденіе за снаряженіе или на навигаціонную премію не имѣютъ:

а) Суда, которыя по опубликованіи этого закона получатъ французскую національность послѣ достиженія ими семилѣтняго воз-

раста, а также суда, прослужившія уже двѣнадцать лѣтъ, такъ какъ навигаціонная премія или вознагражденіе за снаряженіе будутъ выплачиваться только въ теченіе двѣнадцати лѣтъ.

b) Разнаго рода рыболовныя суда; суда, предназначенныя для спорта, а равно суда, пользующіяся правительственными субсидіями, не предусмотрѣнными настоящимъ закономъ.

c) Суда, занимающіяся во время одного путешествія исключительно внутреннимъ плаваніемъ, а также совершающія единственно переходъ изъ французскаго порта въ иностранный, отстоящій отъ него менѣе, чѣмъ на 120 миль.

d) Суда, которыя во время внутренняго плаванія заходятъ въ иностранные порты, не принимая и не разгружая тамъ товаровъ въ такомъ количествѣ, чтобы число тоннъ этого товара составляло не менѣе $^1/_3$ чистой вмѣстимости судна.

e) Суда, которыя, по отбытіи изъ французскаго порта и до возвращенія во французскій портъ, перевезли количество товаровъ, представляющее менѣе $^1/_3$ чистой вмѣстимости ихъ, притомъ на разстояніи не менѣе $^1/_3$ всего перехода.

f) Суда, принадлежавшія къ французскому флоту, если они вышли изъ его состава и вторично въ него вступили.

g) Пароходы, не развившіе во время испытаній, при половинной нагрузкѣ, скорости минимумъ въ 10 узловъ.

h) Построенныя заграницей суда, которыя въ моментъ вступленія въ составъ французскаго флота или спустя шесть мѣсяцевъ послѣ этого вступленія, будутъ заложены въ суммѣ, превышающей половину ихъ стоимости.

Навигаціонныя преміи и вознагражденіе за снаряженіе сокращаются на пять процентовъ для пароходовъ, не развившихъ при испытаніи, при половинной нагрузкѣ, скорости въ 12 узловъ.

Они сокращаются на десять процентовъ для пароходовъ, не развившихъ при испытаніи, при половинной нагрузкѣ, скорости 11 узловъ.

Ст. 7. Тоннажъ всѣхъ судовъ, пользующихся выгодами новаго закона, сверхъ тоннажа судовъ, вошедшихъ въ составъ французскаго флота до его опубликованія, ограниченъ максимумомъ въ 500.000 тоннъ брутто вмѣстимости для пароходовъ и въ 100.000 тоннъ брутто для парусныхъ судовъ.

Изъ 500.000 тоннъ паровыхъ судовъ общій тоннажъ пароходовъ иностранной постройки не долженъ превышать $^2/_5$ этого количества; $^3/_5$ же тоннажа придется на пароходы французской постройки.

Условія, согласно коимъ суда будутъ получать разрядъ для пользованія преимуществами этого закона, принимая во вниманіе какъ указанные максимальные предѣлы, такъ равно и замѣщеніе выбывающихъ изъ льготы судовъ, будутъ опредѣлены особыми административными правилами.

Ст. 8. Каждый капитанъ судна, получающаго одну изъ премій, предусмотрѣнныхъ статьей 6 закона 30 января 1893 года, или пользующагося льготами, предусмотрѣнными настоящимъ закономъ, обязанъ безвозмездно перевозить въ обслуживаемые имъ порты депеши и вообще всякаго рода корреспонденцію, которую ему поручитъ почтовое вѣдомство. Онъ долженъ брать изъ почтовыхъ конторъ и доставлять туда депеши на свой счетъ и въ пунктѣ отправленія, и въ пунктахъ захода по дорогѣ, и въ мѣстѣ назначенія.

Онъ обязанъ также доставлять почтовыя посылки, согласно условіямъ, предусмотрѣннымъ законами и уставами, къ нимъ относящимися.

Относительно этихъ доставокъ на него возлагается такая же отвѣтственность передъ почтовымъ вѣдомствомъ, какую оно само несетъ передъ публикой.

Если для сопровожденія депешъ будетъ назначенъ почтовый чиновникъ, то онъ будетъ перевозиться даромъ какъ на всемъ морскомъ переходѣ, такъ и между пунктами нагрузки и выгрузки парохода и почтовыми конторами, гдѣ происходитъ обмѣнъ депешъ; въ его распоряженіе должно быть предоставлено надлежащимъ образомъ приспособленное для его занятій помѣщеніе.

Ст. 9. Арматоры, подписавшіе обязательство поддерживать по крайней мѣрѣ въ теченіе пяти лѣтъ правильное морское сообщеніе на линіяхъ, не обслуживаемыхъ получающими субсидіи почтовыми пароходами, совершая ежегодно извѣстный минимальный пробѣгъ на суднѣ опредѣленнаго возраста и тоннажа, имѣетъ право ходатайствовать о замѣнѣ для нихъ навигаціонной преміи или вознагражденія за снаряженіе, установленныхъ настоящимъ закономъ, опредѣленной ежегодной субсидіи, въ теченіе указаннаго въ ихъ обязательствѣ срока, соотвѣтствующей среднимъ размѣрамъ преміи или вознагражденія, на которыя имѣли бы право ихъ суда за всѣ сдѣланные ими переходы. Эти ходатайства, по докладамъ министровъ торговли, морского и финансовъ, удовлетворяются декретомъ государственнаго совѣта.

Къ такому декрету прилагается контрактъ, содержащій возложенныя на арматора обязательства и опредѣляющій какъ способъ уплаты ежегодной субсидіи, такъ и обезпеченіе, гарантирующее исполненіе арматоромъ принятыхъ имъ на себя обязательствъ и возможное возвращеніе неправильно выплаченныхъ премій, если сообщеніе будетъ имѣть перерывъ или совершенно прекратится.

Ст. 10. Статьи 5 и 6 и параграфы 1, 3, 4, 5, 6 и 7 статьи 7-ой закона 30-го января 1893 года отмѣняются.

Продолжительность примѣненія постановленій настоящаго закона опредѣляется въ 12 лѣтъ. Дѣйствіе статей 1—4-ой, параграфа 2 статьи 7-ой, статей 8-ой и 9-ой закона 30 января 1893 года будетъ имѣть ту же продолжительность.

Настоящій законъ будетъ дѣйствителенъ въ теченіе 10 лѣтъ.

Ст. 11. Пароходы, плавающіе нынѣ подъ французскимъ флагомъ, а также и тѣ, которые будутъ зачислены въ составъ французскаго флота ранѣе распубликованія настоящаго закона, до истеченія срока, опредѣленнаго закономъ 30 января 1893 года, подчиняются предписаніямъ этого послѣдняго.

По истеченіи сроковъ, опредѣляемыхъ закономъ 30 января 1893 года, тѣ изъ этихъ пароходовъ, которые были построены во Франціи, будутъ пользоваться преимуществами настоящаго закона до достиженія ими двѣнадцатилѣтняго возраста.

Ст. 12. Парусныя суда французской постройки или пріобрѣтенныя за границей и плавающія въ настоящее время подъ французскимъ флагомъ, а также и тѣ, которые были заложены до 1 мая 1902 года, если только о нихъ было заявлено таможенному вѣдомству до 1 февраля того же года, и если они будутъ зачислены въ составъ французскаго флота до 30 января 1903 года, подчиняются до истеченія сроковъ, опредѣленныхъ закономъ 30 января 1893 года, предписаніямъ этого послѣдняго, если арматоры заявятъ желаніе имъ воспользоваться.

Максимальный тоннажъ парусныхъ судовъ, заказанныхъ послѣ 1 января 1902 года и допускаемыхъ къ пользованію преимуществами, установленными настоящей статьей, опредѣляется въ 45.000 тоннъ брутто. Эти суда будутъ получать разрядъ въ порядкѣ ихъ зачисленія въ составъ французскаго флота, до достиженія вышеуказаннаго числа тоннъ.

Ст. 13. Парусныя суда, арматоры коихъ пожелаютъ, на основаніи вышеприведенной 12 статьи, пользоваться выгодами закона 30 января 1893 года, должны доказать, что они, по крайней мѣрѣ, на $^{2}/_{3}$ своихъ переходовъ туда и обратно перевезли количество товаровъ, составляющее, по крайней мѣрѣ, $^{2}/_{3}$ ихъ чистой вмѣстимости.

ГЛАВА II.

Различныя постановленія.

Ст. 14. Изданными въ административномъ порядкѣ правилами будутъ опредѣлены условія, при которыхъ колоніальныя суда могутъ зачисляться въ составъ французскаго флота и на которыхъ имъ будутъ назначаться, согласно настоящему закону, преміи.

Ст. 15. Статья 8-ая закона 28 вандемьера II года измѣняется слѣдующимъ образомъ:

французскія суда, подъ страхомъ быть признанными за иностранныя, не могутъ чиниться или ремонтироваться за-границей, если стоимость починки или ремонта превосходитъ 15 франковъ за тонну валовой вмѣстимости; исключеніе допускается, если необходимость болѣе значительныхъ издержекъ подтверждена донесеніемъ, подписаннымъ и удостовѣреннымъ капитаномъ и другими

офицерами судна, провѣреннымъ и одобреннымъ консуломъ или какимъ нибудь французскимъ чиновникомъ, или же двумя французскими купцами, живущими въ этой странѣ, и доставленнымъ въ бюро французскаго порта, куда вернется судно.

Ст. 16. Правительственными декретами, изданными въ административномъ порядкѣ, по докладу министра торговли, промышленности, почтъ и телеграфовъ, по соглашенію съ министрами общественныхъ работъ и финансовъ, могутъ быть установлены въ морскомъ портѣ мѣстные, временные сборы для обезпеченія займовъ или денежныхъ суммъ, назначенныхъ департаментомъ, общиной, торговой палатой или другимъ общественнымъ учрежденіемъ, въ пособіе для организаціи, улучшенія или возобновленія работъ по оборудованію и эксплоатаціи порта и его пристаней или по содержанію и углубленію рейдовъ, проходовъ, каналовъ и бассейновъ.

Такими же декретами могутъ устанавливаться мѣстные сборы для оплаты издержекъ, относящихся къ организованнымъ или поддерживаемымъ торговою палатою учрежденіямъ для спасанія судовъ и грузовъ, для безопасности и чистоты, для полиціи и наблюденія за набережными и служебными зданіями порта.

Эти сборы взимаются соотвѣтственно:

1) съ зарегистрованной полной или чистой вмѣстимостью судовъ какъ французскихъ, такъ и иностранныхъ; 2) съ количествомъ нагруженныхъ и выгруженныхъ товаровъ и 3) съ количествомъ принятыхъ и высаженныхъ пассажировъ.

Они не могутъ превосходить: 1) одного франка за каждую тонну чистой вмѣстимости для всѣхъ судовъ какъ паровыхъ, такъ и парусныхъ или же 60 сантимовъ за тонну брутто для паровыхъ судовъ и 85 сантимовъ за тонну брутто для парусныхъ судовъ; 2) 50 сантимовъ за вѣсовую тонну груза или кубическую тонну товаровъ или 10 сантимовъ за каждый тюкъ, и 3) 1 франка за каждаго пассажира.

Сборы эти падаютъ на судно; но если декретъ, устанавливающій сборъ, принимаетъ за основаніе его уплаты количество товаровъ или пассажировъ, то налогъ можетъ быть обращенъ на отправителей или экспедиторовъ товаровъ или на пассажировъ.

Сборы могутъ также измѣняться въ зависимости отъ рода судна, глубины его осадки, продолжительности его стоянки въ портѣ, рода плаванія, отдаленности мѣста назначенія или отправленія, характера груза и операцій, производимыхъ во время захода въ портъ. Они могутъ устанавливаться по уменьшеннымъ тарифамъ, причемъ для нѣкоторыхъ опредѣленныхъ категорій судовъ, какъ французскихъ, такъ и иностранныхъ, можетъ быть установлено частичное или полное освобожденіе отъ сбора. Наконецъ, сборы могутъ быть опредѣлены, по роду торговыхъ операцій, въ различномъ размѣрѣ для нагрузки и выгрузки, въ зави-

симости отъ свойствъ товаровъ и различныхъ категорій пассажировъ.

Тарифы сборовъ, установленныхъ согласно этой статьѣ закона, или же дѣйствующіе сборы подобнаго значенія, могутъ быть измѣняемы по предложенію общественнаго учрежденія, въ пользу котораго они взимаются, въ предѣлахъ maximum'а, указаннаго декретами или законами, которые ихъ установили. Измѣненные тарифы не могутъ войти въ силу раньше объявленія ихъ во всеобщее свѣдѣніе въ теченіе одного мѣсяца и утвержденія министромъ торговли, по соглашенію съ министрами общественныхъ работъ и финансовъ.

Мѣстные налоги взимаются таможенными учрежденіями. Эти налоги подчиняются тѣмъ же правиламъ, какъ и таможенныя пошлины, относительно формы деклараціи, способа взиманія и, въ особенности, относительно принудительнаго взысканія, способа наказанія за нарушенія и правилъ подсудности и судопроизводства, въ случаѣ спора относительно примѣненія тарифовъ. За всякое нарушеніе этихъ правилъ взимается штрафъ, равный налогу, или превышающій его вдвое. Издержки по взиманію и судопроизводству предварительно вычитаются изъ поступленія сборовъ.

Параграфъ 3-й статьи 4-й закона 19 мая 1866 г. и статья 11-я закона 30 января 1893 г. о торговомъ флотѣ относительно мѣстныхъ сборовъ въ морскихъ портахъ—отмѣняются.

Ст. 17. Статья 2-я закона 21 сентября 1793 г. измѣняется, въ отношеніи состава экипажа судовъ французскаго торговаго флота, согласно нижеслѣдующему:

Экипажъ судовъ, занимающихся международнымъ колоніальнымъ каботажемъ, безъ сношеній съ метрополіей, можетъ имѣть въ своемъ составѣ моряковъ не французовъ, за исключеніемъ:

1) всѣхъ офицеровъ (капитана, его помощника, главнаго механика, лейтенанта и проч.);

2) боцмана;

3) по крайней мѣрѣ двухъ зарегистрованныхъ моряковъ, одного для управленія судномъ, другого для машины.

Число зарегистрованныхъ французскихъ моряковъ можетъ быть сокращено:

1) на пароходахъ съ чистой вмѣстимостью меньше тысячи тоннъ—до пяти человѣкъ, а именно: капитана, помощника капитана, главнаго механика, боцмана и одного зарегистрованнаго моряка для службы при машинѣ;

2) на парусныхъ судахъ съ чистой вмѣстимостью менѣе тысячи тоннъ—до четырехъ человѣкъ, а именно: капитана, помощника капитана, боцмана и одного зарегистрованнаго моряка;

3) на паровыхъ и парусныхъ судахъ, съ чистой вмѣстимостью менѣе 400 тоннъ,—до трехъ человѣкъ, а именно: капитана, помощ-

ника капитана и главнаго механика для парохода; капитана, помощника капитана и одного зарегистрованнаго моряка для управленія судномъ, если судно парусное.

Суда, плавающія при условіяхъ, предусмотрѣнныхъ предшествующими параграфами, могутъ получать вознагражденіе или навигаціонную премію за счетъ мѣстныхъ бюджетовъ, если только они не получаютъ какой-нибудь другой преміи или субсидіи, подъ какимъ бы то ни было названіемъ.

Ст. 18. По истеченіи срока дѣйствія закона 30 января 1893 г., судостроители будутъ получать премію только въ томъ случаѣ, если всѣ французскія мастерскія, заводы и верфи, принимавшіе участіе въ постройкѣ судна, имѣютъ не больше 20% иностранныхъ рабочихъ.

Ст. 19. Постройка морскихъ судовъ, заказываемыхъ правительствомъ для различныхъ надобностей, кромѣ военныхъ судовъ, предоставляется исключительно французскимъ судостроителямъ. Поэтому къ торгамъ и подрядамъ будутъ допускаться только французскіе судостроители, заводы которыхъ находятся во Франціи.

Однако, если торги остались безъ результатовъ, иностранные конкуренты могутъ быть допущены къ заявленію подрядной цѣны. То же самое относится къ заказамъ на изготовленіе спеціальныхъ приборовъ, патентованныхъ за границей.

Ст. 20. Декретомъ государственнаго совѣта морскому министру можетъ быть предоставлено право назначать, согласно съ мнѣніемъ совѣта морскихъ работъ и по соглашенію съ министрами торговли и финансовъ, добавочную военную премію, не превышающую 25%, тѣмъ судамъ, которыя по своей конструкціи, устройству, оборудованію или скорости удовлетворяютъ условіямъ, повышающимъ ихъ цѣнность, съ точки зрѣнія услугъ, которыя они могутъ оказать военному флоту.

Ст. 21. Ст. 12-я закона 30 января 1893 г. отмѣняется и замѣняется слѣдующими постановленіями:

Изъ общей суммы премій за постройку, изъ навигаціонныхъ премій и изъ вознагражденій за снаряженіе, устанавливаемыхъ или сохраняемыхъ по этому закону, вычитается 6%, изъ коихъ предназначаются:

двѣ трети въ кассу попечительства о морякахъ,—въ цѣляхъ уменьшить производимые съ нихъ вычеты и увеличить фонды вспомоществованія для потерпѣвшихъ кораблекрушеніе и другіе несчастные случаи на морѣ, или для ихъ семействъ;

одна треть въ кассу инвалидовъ,—на выдачу субсидій торговымъ палатамъ или мѣстамъ общественнаго призрѣнія для устройства и содержанія во французскихъ портахъ убѣжищъ для моряковъ, имѣющихъ цѣлью облегчить приморскому населенію возможность полученія квартиръ, стола и занятій, а также и всякихъ

*

другихъ учрежденій, имѣющихъ задачей улучшеніе быта моряковъ, въ особенности же профессіональныхъ школъ для моряковъ.

Полный списокъ этихъ субсидій опубликовывается ежегодно морскимъ министерствомъ.

Суммы, составившіяся изъ взносовъ въ кассу моряковъ въ теченіе предшествующаго года и подпадающія дѣйствію ст. 22 закона 29 марта 1897 г., вслѣдствіе невостребованія въ тридцатилѣтній срокъ, будутъ предоставлены учрежденіямъ для морскихъ инвалидовъ на пенсіи морякамъ. Отчетъ объ этихъ суммахъ будетъ доставляться въ послѣднія двѣ недѣли первыхъ трехъ мѣсяцевъ слѣдующаго года.

Ст. 22. Зарегистрированіе каждой купчей при постройкѣ, куплѣ-продажѣ или перемѣнѣ владѣльца судна облагается налогомъ въ 3 франка. Пунктъ 2 ст. 5-й закона 28 февраля 1872 г. отмѣняется, поскольку онъ противорѣчитъ настоящимъ постановленіямъ. Постановленія этой статьи одинаково примѣнимы къ продажѣ судовъ всякаго рода, служащихъ для внутренняго плаванія.

Ст. 10 закона 30 января 1893 г. отмѣняется.

Ст. 23. Общая сумма вознагражденій за снаряженіе и навигаціонныхъ премій, которыя могутъ быть выплачены на основаніи настоящаго закона, ограничивается максимумомъ въ 150 милліоновъ франковъ, изъ нихъ за парусныя суда не болѣе 15 милліоновъ.

Ст. 24. Общая сумма премій за постройку 300.000 тоннъ пароходовъ и 100.000 тоннъ парусныхъ судовъ, предусмотрѣнная настоящимъ закономъ, не должна превышать суммы въ 50 милліоновъ франковъ, причемъ ежегодная выплата должна производиться не больше чѣмъ за постройку 50.000 тоннъ пароходовъ и 15.000 тоннъ парусныхъ судовъ, не считая на первый годъ судовъ, заложенныхъ до 13 марта 1902 года.

Въ случаѣ, если цифра въ 50.000 тоннъ для паровыхъ судовъ не будетъ достигнута, то разница переносится изъ года въ годъ.

Ст. 25. Мѣры примѣненія настоящаго закона будутъ опредѣлены правилами, изданными въ административномъ порядкѣ.

5) Законъ о торговомъ флотѣ 19 апрѣля 1906 года.

(Обнародованъ 20 апрѣля 1906 г.).

ГЛАВА I.

Судостроительныя преміи.

Ст. 1. Съ момента обнародованія настоящаго закона, строителямъ морскихъ торговыхъ судовъ будутъ выдаваться денежныя преміи въ нижеслѣдующемъ размѣрѣ, съ тонны общей валовой вмѣстимости:

I. Для желѣзныхъ или стальныхъ судовъ.

а) Паровыя суда—сто сорокъ пять (145) франковъ;

б) Парусныя суда—девяносто пять (95) франковъ.

Эти преміи въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ примѣненія закона будутъ ежегодно уменьшаться на четыре франка пятьдесятъ сантимовъ (4 фр. 50) для паровыхъ судовъ и на три (3) франка для парусныхъ; по истеченіи десяти лѣтъ преміи будутъ сохраняться въ размѣрѣ ста (100) франковъ и шестидесяти пяти (65) франковъ, для той и другой категоріи.

II. Для деревянныхъ судовъ.

а) Суда въ 150 тоннъ или болѣе—сорокъ (40) франковъ;

б) Суда менѣе 150 тоннъ—тридцать (30) франковъ.

Суда, обшитыя исключительно деревомъ, будутъ разсматриваться, какъ деревянныя суда.

Всякая передѣлка судна, имѣющая результатомъ увеличеніе его тоннажа, даетъ право на премію, исчисленную по вышеприведенному тарифу, сообразно числу тоннъ увеличенія вмѣстимости.

Таксу преміи, на которую имѣетъ право судно, составляетъ:

1°. Для новаго судна, такса года принятія судномъ французской національности или года начала плаванія, если судно не предназначено для французскаго торговаго флота.

2°. Для перестроеннаго судна, такса года новаго снаряженія судна, въ первый разъ послѣ окончанія работъ.

Ст. 2. Съ момента обнародованія настоящаго закона, строители машинъ для морскихъ торговыхъ судовъ будутъ получать слѣдующія преміи:

1°. За двигательные механизмы и вспомогательные аппараты, какъ-то: паровыя помпы, вспомогательные двигатели, динамы, лебедки, механическіе вентиляторы, поставленные въ новомъ видѣ на бортъ паровыхъ и парусныхъ судовъ, а также за питающіе ихъ новые котлы и трубопроводъ послѣднихъ: двадцать семь франковъ пятьдесятъ сантимовъ (27 фр. 50) со ста килограммовъ.

Эта премія въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ примѣненія закона будетъ ежегодно уменьшаться на семьдесятъ пять сантимовъ (0 фр. 75); по истеченіи десяти лѣтъ она будетъ сохранена въ размѣрѣ двадцати (20) франковъ.

2°. За новыя части машинъ, подвергнувшихся передѣлкамъ или исправленіямъ, а также за механизмы, котлы и вспомогательные аппараты, установленные въ новомъ видѣ на суднѣ во время существованія послѣдняго—двадцать (20) франковъ со ста килограммовъ.

Ст. 3. Право на семь десятыхъ ($^7/_{10}$) премій, установленныхъ въ предыдущихъ статьяхъ, пріобрѣтается доказательствомъ французъ-

ской національности судна или началомъ плаванія судна, если оно не предназначено для французскаго торговаго флота.

Остальная часть премій предоставляется лишь судамъ, носящимъ французскій флагъ, при слѣдующихъ условіяхъ:

двѣ десятыхъ ($^2/_{10}$)—по истеченіи одного года послѣ принятія національности;

одна десятая ($^1/_{10}$)—по истеченіи второго года.

Тѣмъ не менѣе, что касается деревянныхъ судовъ, право на полученіе премій пріобрѣтается цѣликомъ съ момента принятія судномъ французской національности или начала его плаваній.

По отношенію къ передѣлкамъ судна, имѣющимъ въ результатѣ увеличеніе вмѣстимости, а также по отношенію къ работамъ, перечисленнымъ въ §-ѣ 2 ст. 2, право на премію пріобрѣтается цѣликомъ съ того момента, какъ судно вновь снаряжено или какъ аппараты или ихъ части установлены на бортъ судна.

Государственное казначейство совершенно освобождается отъ уплаты долей премій, не полученныхъ въ сроки, установленные въ настоящей статьѣ.

ГЛАВА II.

Вознагражденіе за снаряженіе.

Ст. 4. Морскія суда французской или иностранной постройки, снаряженныя подъ французскимъ флагомъ для дальняго плаванія, или международнаго каботажа и получившія французскую національность, начиная съ момента обнародованія настоящаго закона (но при требованіи по отношенію къ судамъ иностранной постройки минимумъ двухлѣтняго возраста въ моментъ полученія ими французскагой національности), будутъ получать, въ качествѣ вознагражденія за снаряженіе, денежныя выдачи, опредѣленныя нижеслѣдующимъ образомъ съ каждаго рабочаго дня судна и съ тонны общей валовой вмѣстимости.

I. Паровыя суда.

Четыре сантима (0 фр. 04) съ каждой тонны, до трехъ тысячъ тоннъ;

три сантима (0 фр. 03) съ каждой сверхъ того тонны, между тремя и шестью тысячами тоннъ;

два сантима (0 фр. 02) съ каждой сверхъ того тонны, начиная съ шести тысячъ и одной тонны (6.001 т.).

II. Парусныя суда.

Три сантима (0 фр. 03) съ каждой тонны до пятисотъ тоннъ;

два сантима (0 фр. 02) съ каждой сверхъ того тонны, между пятьюстами и тысячью тоннъ;

одинъ сантимъ (0 фр. 01) съ каждой сверхъ того тонны, начиная отъ тысячи и одной тонны (1.001 т.).

Вознагражденіе за снаряженіе выдается только судамъ, общая валовая вмѣстимость которыхъ не менѣе ста тоннъ.

Къ вознагражденію за снаряженіе, установленному въ настоящей статьѣ, примѣняются постановленія, заключающіяся: въ абзацахъ 2, 3 и 5 статьи 5-й и въ параграфахъ b, c, d, f, h статьи 6-й закона 7 апрѣля 1902 года.

Вознагражденіе за снаряженіе уплачивается всякому подчиняющемуся дѣйствіямъ настоящаго закона судну, до достиженія послѣднимъ полныхъ двѣнадцати лѣтъ.

Ст. 5. Правомъ на вознагражденіе за снаряженіе пользуются исключительно суда, которыя удостовѣрятъ совершеніе ими за каждый рабочій день, считая съ момента составленія судовой роли и по разоруженіи судна средняго пробѣга, соотвѣтствующаго по крайней мѣрѣ:

1. Девяноста милямъ для паровыхъ судовъ, обнаружившихъ на пробѣ при половинной нагрузкѣ скорость въ четырнадцать и выше узловъ;

2. Восьмидесяти пяти милямъ, для паровыхъ судовъ, обнаружившихъ на пробѣ при половинной нагрузкѣ скорость отъ двѣнадцати до четырнадцати узловъ;

3. Шестидесяти пяти милямъ, для паровыхъ судовъ, обнаружившихъ на пробѣ при половинной нагрузкѣ скорость отъ одиннадцати до двѣнадцати узловъ;

4. Пятидесяти пяти милямъ, для судовъ, обнаружившихъ на пробѣ при половинной нагрузкѣ скорость отъ девяти до одиннадцати узловъ;

5. Тридцати пяти милямъ, для парусныхъ судовъ.

Тѣ дни, въ теченіе коихъ судно будетъ бездѣйствовать въ силу неодолимыхъ причинъ, не будутъ приниматься въ разсчетъ для установленія вышеприведеннаго средняго пробѣга.

Сверхъ того, для полученія вознагражденія за снаряженіе суда должны будутъ удостовѣрить, что они перевезли, съ момента отхода изъ французскаго порта и по ихъ возвращеніи во французскій портъ, количество товаровъ, представляющее въ грузовыхъ тоннахъ по крайней мѣрѣ треть ихъ чистой вмѣстимости, причемъ эта перевозка должна быть произведена по крайней мѣрѣ на одной трети всего выполненнаго судами пробѣга.

Такса вознагражденія за снаряженіе будетъ сокращена на 10% для судовъ, которыя не перевезутъ количества грузовъ, представляющаго въ грузовыхъ тоннахъ по крайней мѣрѣ половину ихъ чистой вмѣстимости и въ предѣлахъ не менѣе половины ихъ пробѣга.

Ст. 6. Такса вознагражденія сокращается на 15% для паровыхъ судовъ, обнаружившихъ на пробѣ при половинной нагрузкѣ скорость менѣе десяти узловъ, но равную или превосходящую девять узловъ.

Ничего не причитается судамъ, обнаружившимъ на этихъ испытаніяхъ скорость хода менѣе девяти узловъ.

Такса вознагражденія увеличивается:

на 10% для судовъ, обнаружившихъ на пробѣ при половинной нагрузкѣ скорость по крайней мѣрѣ въ четырнадцать узловъ;

на 20% для судовъ, обнаружившихъ на пробѣ скорость по крайней мѣрѣ въ пятнадцать узловъ;

на 30% для судовъ, обнаружившихъ на пробѣ скорость по крайней мѣрѣ въ шестнадцать узловъ.

ГЛАВА III.

Постановленія общія и временныя.

Ст. 7. На судостроительныя преміи и вознагражденія за снаряженіе, установленныя настоящимъ закономъ, не будутъ распространяться вычеты, предусмотрѣнные статьями 4 и 21 закона 7 апрѣля 1902 года.

Для составленія суммъ, предусмотрѣнныхъ статьями 4 и 21 закона 7 апрѣля 1902 года, ежегодно въ смѣту морского министерства заносятся кредиты, составляющіе 6% суммы судостроительныхъ премій и 11% суммы вознагражденій за снаряженіе, предполагаемыхъ къ расходованію въ теченіе бюджетнаго года.

Параграфъ 3 статьи 21 закона 7 апрѣля 1902 года измѣненъ въ слѣдующемъ видѣ:

«Одна треть въ кассу инвалидовъ, на выдачу субсидій торговымъ палатамъ, мѣстамъ общественнаго призрѣнія, учрежденіямъ, установленіямъ и обществамъ, уставы коихъ утверждены соотвѣтственно требованіямъ закона 1 іюля 1901 года объ ассоціаціяхъ или закона 21 марта 1884 года о синдикатахъ,—для учрежденія или содержанія во Франціи или въ особенно посѣщаемыхъ французскими моряками иностранныхъ портахъ убѣжищъ и госпиталей для моряковъ, обезпечивающихъ послѣднимъ жилище, средства къ существованію, леченіе или пріисканіе мѣста, а также всякихъ иныхъ полезныхъ для нихъ учрежденій и, въ особенности, профессіональныхъ школъ для моряковъ».

Ст. 8. Со времени обнародованія настоящаго закона, парусныя суда, построенныя подъ дѣйствіемъ закона 30 января 1893 года, если они удовлетворяютъ поставленнымъ для полученія премій условіямъ и получили французскую національность до 1 ноября 1901 года, будутъ получать вознагражденіе за снаряженіе, въ размѣрѣ трехъ сантимовъ (0 фр. 03) съ тонны общей валовой вмѣстимости и рабочаго дня, въ теченіе трехъ лѣтъ, считая съ того момента, какъ они перестали пользоваться льготами закона 30 января 1893 года.

Эти суда должны удостовѣрить перевозку, на разстояніи по крайней мѣрѣ двухъ пятыхъ ихъ пробѣга, считая туда и обратно,

количества товаровъ, представляющихъ въ тоннахъ груза не менѣе двухъ третей ихъ чистой вмѣстимости.

Ст. 9. Суда, которыя въ настоящее время снаряжены подъ французскимъ флагомъ, а равно тѣ, которыя получатъ французскую національность до обнародованія настоящаго закона, и тѣ, которыя сдѣлали заявленіе о полученіи разряда для того, чтобы воспользоваться льготами закона 7 апрѣля 1902 года, продолжаютъ подлежать законамъ, дѣйствію которыхъ они были подчинены.

Тѣмъ не менѣе, судовладѣльцы, сдѣлавъ заявленіе о взятіи разряда, будутъ имѣть возможность отказаться отъ связанныхъ съ этимъ заявленіемъ льготъ и подчиниться дѣйствію настоящаго закона. Что касается судовъ, уже получившихъ французскую національность, то этотъ выборъ будетъ имѣть значеніе лишь относительно вознагражденія за снаряженіе и не дастъ мѣста къ новой выплатѣ судостроительной преміи.

Помянутый выборъ долженъ быть формулированъ въ промежутокъ двухъ мѣсяцевъ съ момента обнародованія этого закона.

Преміи и вознагражденіе за снаряженіе, которыя будутъ получаться этими судами, будутъ отнесены на кредиты въ 50 милліоновъ франковъ и 150 милліоновъ франковъ, открытые въ силу закона 7 апрѣля 1902 года, до достиженія той суммы, на которую суда были зачислены въ подлежащій разрядъ во время выбора послѣдняго.

Заявленія о взятіи разряда, въ видахъ примѣненія закона 7 апрѣля 1902 года, не могутъ производиться послѣ обнародованія настоящаго закона.

Ст. 10. Суда, которыя будутъ строиться на основаніи нынѣ дѣйствующихъ договоровъ, какъ предназначенныя для несенія субсидируемой почтовой службы, получатъ право лишь на установленныя закономъ 30 января 1893 года судостроительныя преміи, въ размѣрѣ шестидесяти пяти (65) франковъ съ тонны вмѣстимости и пятнадцати (15) франковъ со ста килограммъ машинъ.

Если мореходная компанія назначаетъ къ выполненію одного изъ рода услугъ, установленныхъ въ помянутыхъ дѣйствующихъ контрактахъ, судно, которому были выплачены указанныя въ статьяхъ 1 и 2 настоящаго закона преміи, то она подвергнется, въ теченіе всего времени этой службы судна, вычетамъ, равняющимся двумъ третямъ той части почтовой субсидіи, которая связана съ выполняемою этимъ судномъ службою; удержанныя такимъ путемъ суммы будутъ возвращаться въ государственное казначейство, въ качествѣ возмѣщенія разницы между уплаченной судну судостроительной преміей и той преміей, которая была бы выдана въ силу закона 30 января 1893 года. Итогъ вычетовъ не будетъ превышать суммы этой разницы.

Ст. 11. Установленныя настоящимъ закономъ судостроительныя преміи, до окончанія срока закона 7 апрѣля 1902 г., не могутъ

быть выдаваемы, что касается новыхъ судовъ, предназначенныхъ къ полученію вознагражденій за снаряженіе,—болѣе чѣмъ за пятьдесятъ тысячъ (50.000) тоннъ валовой вмѣстимости для паровыхъ судовъ и за пятнадцать тысячъ (15.000) тоннъ валовой вмѣстимости для парусныхъ судовъ, въ годъ.

Ст. 12. Пользованіе льготами, установленными настоящимъ закономъ, предоставляется:

1. Что касается судостроительныхъ премій,—судамъ, корпусъ, а также двигательные механизмы и котлы которыхъ построены во Франціи.

2. Что касается вознагражденій за снаряженіе,—судамъ, портъ приписки которыхъ находится во Франціи.

Преміи за судостроеніе и снаряженіе могутъ назначаться французскими колоніями, изъ мѣстныхъ бюджетовъ, судамъ, построеннымъ въ этихъ колоніяхъ или приписаннымъ къ ихъ портамъ.

Статья 17 закона 7 апрѣля 1902 года отмѣняется.

Также отмѣняется для судовъ, имѣющихъ портъ приписки въ колоніяхъ, ст. 2 закона 21 сентября 1793 г. по отношенію къ составленію ихъ экипажей,—и этотъ вопросъ будетъ разрѣшенъ правилами, изданными въ административномъ порядкѣ.

Ст. 13. Для полученія навигаціонныхъ премій или вознагражденій за снаряженіе, опредѣленіе, въ тоннахъ груза, степени нагрузки судовъ, перевозящихъ пассажировъ, скотъ или экипажи, будетъ производиться на слѣдующихъ основаніяхъ:

1½ тонны на каждаго посаженнаго или высаженнаго пассажира;

2 тонны съ каждой головы крупнаго скота, лошади или мула;

½ тонны съ каждой головы мелкаго скота;

3 тонны съ двухколеснаго экипажа;

4 тонны съ экипажа, имѣющаго болѣе двухъ колесъ.

Пассажирскій багажъ, включая тотъ запасъ мелкихъ вещей который пассажиры имѣютъ при себѣ, не будетъ приниматься въ разсчетъ при исчисленіи погруженныхъ или выгруженныхъ товаровъ.

Ст. 14. Срокъ дѣйствія этого закона опредѣленъ въ 12 лѣтъ.

Ст. 15. Ст. 1 параграфъ 2 закона 30 января 1893 г. измѣняется слѣдующимъ образомъ:

«Рейсами дальняго плаванія признаются тѣ, которые совершаются за нижеуказанные предѣлы:

на югѣ—30° сѣверной широты,

на сѣверѣ 72° сѣверной широты,

на востокѣ—15° долготы отъ Парижскаго меридіана,

на западѣ—44° долготы отъ Парижскаго меридіана.

«Тѣмъ не менѣе, Исландія, включая ея территоріальныя воды, считается входящей въ предѣлы международнаго каботажа.

«Рейсы межународнаго каботажа, производимые въ вышеозначенныхъ границахъ, будутъ подчинены, для полученія вознагра-

жденія за снаряженіе, установленнымъ ст. 5 настоящаго закона обязательствамъ лишь въ предѣлахъ, опредѣленныхъ особыми правилами въ административномъ порядкѣ».

Ст. 16. Постановленія законовъ 30 января 1893 г. и 7 апрѣля 1902 г., не противорѣчащія настоящимъ постановленіямъ, остаются въ силѣ.

Ст. 17. Изданный въ административномъ порядкѣ декретъ опредѣлитъ необходимыя для примѣненія настоящаго закона мѣры.

Ст. 18. Нарушенія изданныхъ подлежащими властями постановленій, касающихся условій судовой работы, безопасности и гигіены, могутъ повлечь за собой, смотря по ихъ важности и рецидиву, уничтоженіе или сокращеніе, на одну или нѣсколько двадцатыхъ долей, вознагражденія за снаряженія.

Эти вычеты могутъ производиться независимо отъ возбужденія противъ виновныхъ преслѣдованія за нарушеніе дѣйствующихъ законовъ и постановленій.

Ст. 19. Судостроители будутъ пользоваться установленной въ настоящемъ законѣ премій только въ томъ случаѣ, если вся совокупность французскихъ мастерскихъ, заводовъ и верфей, участвовавшихъ въ сооруженіи судна, содержитъ не болѣе 10% иностранныхъ рабочихъ.

Всѣ постановленія относительно безопасности и гигіены, которымъ подчинены французскія суда, будутъ примѣняться къ иностраннымъ судамъ во французскихъ портахъ.

---

2. ИТАЛІЯ.

1) Законъ 6 декабря 1885 года о льготахъ торговому флоту.

ГЛАВА I.

Вознагражденіе строителямъ.

Ст. 1. Въ продолженіе десятилѣтія со дня объявленія настоящаго закона будетъ назначаться вознагражденіе за корпуса паровыхъ и парусныхъ желѣзныхъ, стальныхъ или деревянныхъ судовъ, построенныхъ въ Италіи и записанныхъ въ 1 разрядъ Итальянскаго Страхового Общества Registro Italiano или тѣхъ итальянскихъ же страховыхъ компаній, которыя по Королевскому Декрету и согласно мнѣнія Высшаго Морского и Государственнаго Совѣта, будутъ сравнены съ Registro Italiano, при выполненіи положеній, указанныхъ въ настоящей статьѣ.

Вознагражденіе за постройку паровыхъ или парусныхъ стальныхъ или желѣзныхъ судовъ назначено по 60 лиръ за тонну.

За постройку парусныхъ деревянныхъ судовъ по 15 лиръ за тонну.

*

За баржи желѣзныя или стальныя по 30 лиръ за тонну.

Уставъ для выполненія сказаннаго закона укажетъ особыя правила правительственнаго надзора за должнымъ классифицированіемъ судовъ страховыми обществами, а также за оцѣнкою ихъ качествъ.

Ст. 2. Вознагражденіе не выдается за суда, обшитыя деревомъ, коихъ шпангоуты желѣзные или стальные. Удлиненіе судовъ, для примѣненія настоящаго закона, будутъ приниматься какъ починки.

Ст. 3. Въ продолженіе десяти лѣтъ со дня объявленія закона будетъ выдаваться вознагражденіе за постройку въ Италіи машинъ и котловъ для цѣлей плаванія:

за машины—по 10 лиръ за индикаторную силу,

за котлы—по 6 лиръ за каждые 100 килограммовъ вѣса котла.

Это вознагражденіе будетъ распространяться также и на починки котловъ итальянской работы, производимыя въ Италіи.

Особымъ Королевскимъ Декретомъ будутъ установлены правила для разсчета размѣровъ починокъ котловъ по отношенію къ вознагражденію, а также и для опредѣленія силы машинъ и вѣса котловъ.

Ст. 4. Вознагражденія за корпуса судовъ и за машины и котлы будутъ увеличены отъ 10 до 20% для пароходовъ, построенныхъ такъ, чтобы ихъ можно было примѣнить къ военнымъ цѣлямъ по правиламъ Королевскаго Декрета, согласно мнѣнія Государственнаго Совѣта, Комитета проектированія судовъ и Высшаго Морского Совѣта.

На это особое вознагражденіе будутъ имѣть право и суда, пріобрѣтенныя заграницею въ срокъ, указанный въ ст. 1-й, если будутъ отвѣчать вышеуказаннымъ условіямъ.

Ст. 5. Въ продолженіе 10 лѣтъ, въ кои выдаются вознагражденія за постройку, отмѣняются правила безпошлиннаго ввоза матеріаловъ для кораблестроенія. Въ продолженіе того же десятилѣтія отмѣняется изъятіе отъ пошлинъ и возвратъ ея, а также премія за постройку деревянныхъ судовъ.

Изъятіе отъ пошлинъ, а также возвратъ ея остается въ силѣ для починокъ желѣзныхъ и деревянныхъ судовъ, пока Королевскимъ Декретомъ не будутъ распространены вознагражденія ст.1-й также и на починки.

Ст. 6. Вознагражденія за постройку корпусовъ судовъ, машинъ и новые котлы будутъ выдаваемы строителямъ, за починку котловъ—судохозяевамъ.

Ст. 6^{2}. Пароходы, за постройку коихъ выданы вышесказанныя вознагражденія, не могутъ быть проданы за границу безъ разрѣшенія правительства.

Правительство можетъ запретить фрахтованіе этихъ пароходовъ заграницу, если этого будутъ требовать интересы государства.

ГЛАВА II.

Преміи за перевозку угля и за плаванія.

Ст. 7. Въ продолженіе десятилѣтія со дня объявленія этого закона назначается вознагражденіе въ размѣрѣ 1 лиры за каждую тонну угля судамъ паровымъ или паруснымъ, которыя привезутъ уголь въ Италію изъ портовъ, лежащихъ за Гибралтарскимъ проливомъ, въ томъ случаѣ, если число тоннъ угля не менѣе $^3/_5$ грузовой вмѣстимости судна.

Ст. 8. Особымъ уставомъ будетъ указанъ способъ для опредѣленія вѣса угля, дѣйствительно привезеннаго въ итальянскіе порты.

Ст. 9. Въ продолженіе десятилѣтія со дня объявленія этого закона будетъ выдаваться премія за плаванія по 65 сантимовъ за тонну вмѣстимости и за каждыя 1.000 миль плаванія національнымъ судамъ, которыя, отправившись изъ какого-либо порта Средиземнаго моря (со включеніемъ Мраморнаго, Чернаго и Азовскаго морей и р. Дуная), выйдутъ за Гибралтарскій проливъ, или Суэзскій каналъ для слѣдованія во внѣевропейскіе порты, а также національнымъ судамъ, возвращающимся въ Италію черезъ Гибралтарскій проливъ или Суэзскій каналъ, но не изъ европейскихъ портовъ.

Подобная же премія будетъ выдаваема итальянскимъ судамъ, плавающимъ между различными континентами и между островами, принадлежащими различнымъ частямъ свѣта, за исключеніемъ плаваній по всему Средиземному морю (а также Мраморному, Черному, Азовскому и р. Дунаю).

Для примѣненія настоящей статьи Сѣверная и Южная Америка будутъ считаться двумя различными континентами.

Ст. 10. Будутъ пользоваться преимуществами статей 7 и 9 въ продолженіе десятилѣтія:

а) суда, внесенныя въ списки одного изъ морскихъ округовъ королевства Италіи до объявленія настоящаго закона;

б) суда, приписанныя къ округамъ въ продолженіе года со дня объявленія закона;

в) суда, построенныя въ Италіи послѣ 1-го января 1885 года и приписанныя, какъ сказано выше.

Чтобы пользоваться въ продолженіе десятилѣтія преміями, указанными въ ст. 9-й, суда, отвѣчающія пунктамъ *а* и *б* настоящей статьи, не должны быть старше 15 лѣтъ, если они парусныя, и 10-ти—если паровыя.

Ст. 11. Не пользуются преміями яхты и суда на линіяхъ, субсидированныхъ правительствомъ.

Также не получаютъ премій суда не перваго разряда въ спискахъ Regisrto Italiano или другихъ страховыхъ обществъ, при-

равненныхъ къ Regisrto Italiano согласно Королевскому Декрету, на основаніи рѣшенія Высшаго Морского и Государственнаго Совѣта, по отношенію примѣненія статей настоящей главы.

Ст. 12. Премія за плаванія, о коей говорится въ ст. 9-й, будетъ считаться отъ послѣдняго порта, гдѣ будутъ производиться торговые обороты, и до мѣста назначенія. Согласно смыслу этой статьи не считаются торговыми операціями пополненіе груза по пути, если не сгружали товаровъ. Число пройденныхъ миль будетъ разсчитано по разстоянію между сказанными портами—по прямому морскому пути.

Особымъ регламентомъ будетъ указанъ способъ примѣненія правилъ, заключающихся въ статьяхъ этой главы, а также срокъ уплаты премій.

Кромѣ того, будутъ въ немъ же обозначены опредѣленнымъ образомъ плаванія между различными континентами и островами, вознаграждаемыя согласно второй части статьи 9-й.

ГЛАВА III.

Каботажное плаваніе.

Ст. 13. Каботажное плаваніе вдоль берговъ Италіи предоставляется національному флагу.

Особымъ закономъ и только на первыя 5 лѣтъ со времени объявленія настоящаго закона будутъ допущены къ совершенію каботажныхъ плаваній вдоль итальянскихъ береговъ суда иностранныхъ державъ на условіи полной взаимности.

ГЛАВА IV.

Налоги.

А. Якорный сборъ.

Ст. 14. Суда паровыя и парусныя, національныя и иностранныя, сравненныя съ національными на основаніи трактатовъ,—пришедшія изъ за границы на рейдъ, въ портъ или къ берегамъ Италіи для торговыхъ цѣлей, будутъ платить якорный сборъ:

а) пароходы—за каждую тонну вмѣстимости—1 лиру;

б) парусныя суда больше 100 тоннъ—за каждую тонну вмѣстимости—0,80 лиръ;

в) парусныя суда меньше 100 тоннъ—за каждую тонну вмѣстимости— 0,50 лиръ.

Ст. 15. Парусныя суда національныя и иностранныя, сравненныя съ ними въ правахъ на основаніи трактатовъ,—плавающія только въ Средиземномъ морѣ, ограниченномъ Суэзскимъ каналомъ и Гибралтарскомъ проливомъ,—платятъ по 60 сантимовъ за каждую тонну (за исключеніемъ судовъ, упомянутыхъ въ пунктѣ *в* преды-

дущей статьи). Эти суда могутъ быть освобождены отъ указаннаго сбора внесеніемъ сразу 80 сантимовъ за каждую тонну и за каждые 12 мѣсяцевъ, какое бы ни было число ихъ прибытій въ портъ въ указанный срокъ (12 мѣсяцевъ).

Ст. 16. Парусныя суда національныя и иностранныя, сравненныя съ ними на основаніи трактатовъ, уплатившія въ національномъ порту указанный въ ст. 14-й налогъ, могутъ въ продолженіе 4-хъ мѣсяцевъ заходить для торговыхъ цѣлей въ любой національный же портъ безъ уплаты якорнаго сбора, если въ это время они не заходили ни въ какой иностранный портъ, кромѣ случаевъ крайней надобности.

Ст. 17. Паровыя суда національныя и иностранныя, сравненныя съ ними на основаніи трактатовъ,—плавающія исключительно между портами, рейдами и берегами Италіи съ торговыми цѣлями—платятъ за якорную стоянку по 50 сантимовъ за каждую тонну, если не заходятъ въ иностранный портъ иначе, какъ въ крайней надобности и не производятъ тамъ торговыхъ операцій.

Ст. 18. Парусныя суда національныя и иностранныя, сравненныя съ ними на основаніи трактатовъ,—плавающія исключительно между портами, рейдами и берегами Италіи, будутъ освобождены отъ якорнаго сбора одновременною уплатою 70 сантимовъ за каждую тонну и за каждые 12 мѣсяцевъ, если они больше 100 тоннъ,—и 40 сантимовъ—отъ 100 до 51 тонны включительно и 20 сантимовъ, если меньшаго числа тоннъ, иэто какое бы ни было число заходовъ въ порты въ этотъ срокъ, совершенныхъ съ торговыми цѣлями.

Ст. 19. Паровыя суда національныя и иностранныя, сравненныя съ ними на основаніи трактатовъ,—совершающія плаванія, указанныя въ предыдущихъ статьяхъ 14 и 17, будутъ платить означенный въ этихъ статьяхъ налогъ; но разъ въ каждые 30 дней, какое-бы ни было число заходовъ въ порты въ этотъ срокъ, начиная счетъ со дня перваго прихода въ портъ государства.

Сказанныя паровыя суда могутъ быть освобождены отъ якорнаго сбора единовременною уплатою четверной таксы за каждые 12 мѣсяцевъ, какое бы ни было число заходовъ въ порты въ указанный срокъ.

Ст. 20. Суда паровыя или парусныя, сгружающія или принимающія число тоннъ товаровъ, не превышающее десятой части ихъ вмѣстимости, уплачиваютъ только четвертую часть якорнаго сбора.

Сгружающія или принимающія число тоннъ товаровъ, не превышающее пятой части ихъ вмѣстимости, платятъ только половину якорнаго сбора.

Когда суда принимаютъ или спускаютъ только пассажировъ, а не товары, то вмѣсто якорнаго налога уплачиваютъ по десяти лиръ съ пассажира.

Ст. 21. Суда парусныя или паровыя, уплатившія въ одномъ изъ портовъ государства четвертую часть якорнаго сбора, согласно

вышесказаннымъ правиламъ, если при послѣдующихъ заходахъ въ другіе порты государства снова сгрузятъ или примутъ товары или пассажировъ, то должны будутъ уплатить остальныя $^3/_4$ сбора, даже если-бы количество груза и число принятыхъ или спущенныхъ пассажировъ было бы меньше нормы, указанной въ первомъ пунктѣ настоящей статьи.

Ст. 22. Палубные пароходы, предназначенные исключительно для буксировки въ портахъ, на рейдахъ и у береговъ Италіи, уплачиваютъ только одинъ разъ якорный сборъ за каждые 12 мѣсяцевъ по 2 лиры 50 сан. за тонну.

Этотъ налогъ, однако, въ общей сложности не можетъ быть меньше 30 лиръ.

Ст. 23. Освобождены отъ якорнаго сбора:

а) военныя суда всѣхъ націй,

б) яхты, подъ какимъ бы ни было флагомъ, если признаны яхтами своими правительствами, лишь бы эти суда не производили коммерческихъ оборотовъ, не принимали и не спускали окончательно пассажировъ, производя, такимъ образомъ, промыселъ морскихъ транспортныхъ судовъ,

в) рыбачьи суда, производящія рыбную ловлю вдоль береговъ государства, и суда, предназначенныя для перевозки пассажировъ и товаровъ въ портахъ, на рейдахъ и у береговъ, если этотъ промыселъ совершается судами въ предѣлахъ, указанныхъ уставомъ торговаго мореплаванія,

г) суда, зашедшія по крайности или даже добровольно, но не совершающія никакихъ операцій и не остающіяся въ портахъ, на рейдахъ и у береговъ болѣе 15 дней, кромѣ случаевъ крайности, признанныхъ и засвидѣтельствованныхъ морскими властями,

д) суда, только что спущенныя со стапеля и вошедшія въ портъ или на рейдъ для окончанія необходимыхъ для плаванія работъ.

Ст. 23. Якорный сборъ долженъ быть уплаченъ передъ уходомъ судна.

Суда, указанныя въ ст.ст. 18 и 21 и во второмъ пунктѣ статей 15 и 19 настоящаго закона, уплачиваютъ означенный налогъ въ началѣ каждыхъ двѣнадцати мѣсяцевъ.

Пароходы, указанные въ первомъ пунктѣ ст. 19, уплачиваютъ налогъ въ портѣ первой стоянки.

Ст. 24. Якорный сборъ уплачивается по числу регистровыхъ тоннъ вмѣстимости, какъ паровыхъ, такъ и парусныхъ судовъ. Дробныя части тоннъ, большія половины, принимаются за цѣлую, а меньшія половины, откидываются.

Ст. 25. Иностранныя суда, не приравненныя въ силу трактатовъ къ національнымъ, платятъ двойной тарифъ, указанный въ ст. 14 настоящаго закона.

Въ остальномъ будутъ слѣдовать правиламъ, имѣющимъ силу для національныхъ судовъ, за исключеніемъ сказаннаго въ ст. 15,

18, 19 пп. 2 и ст. 21 относительно права абонироваться на якорный сборъ, не предоставленнаго судамъ, упомянутымъ въ настоящей статьѣ.

Ст. 26. Въ примѣненіи якорнаго сбора не считаются торговыми оборотами: посылка шлюпокъ на берегъ, сдачи или пріемъ писемъ, а также простыхъ образчиковъ, пополненіе жизненныхъ припасовъ, топлива, или предметовъ снабженія судна, необходимыхъ, по усмотрѣнію морскихъ властей, для окончанія плаванія, откуда бы суда ни шли и какое бы ни было ихъ назначеніе, указанное въ патентѣ. Принятіе или спускъ пассажировъ равносильно погрузкѣ или сдачѣ товаровъ, за исключеніемъ случаевъ болѣзни или захода въ портъ по необходимости, согласно рѣшенія морскихъ властей.

Пассажирами считаются всѣ лица, не принадлежащія къ экипажу, записанному въ судовой роли.

Б. Гербовыя пошлины.

Ст. 27. За санитарное свидѣтельство національныя или иностранныя суда, отправляющіяся заграницу, платятъ 1 лиру, если суда не болѣе 100 тоннъ, 3 лиры,—если ихъ вмѣстимость больше 100 тоннъ.

Ст. 28. Уплачиваютъ всего одинъ разъ на неопредѣленное время за каждый патентъ, выданный портовымъ управленіемъ, согласно ст. 187 устава торговаго мореплаванія:

а) на небольшія шлюпки для перевозки людей и другихъ надобностей въ портахъ, на рейдахъ и у береговъ Италіи за патентъ—2 лиры;

б) на небольшія суда перевозочныя или рыбачьи, упомянутыя въ пунктѣ *в* ст. 22 этого закона, даже когда они производятъ заграницею ловлю рыбы или коралловъ,—согласно ст. 39 устава торговаго мореплаванія,—если ихъ вмѣстимость до 10 тоннъ включительно—2 лиры и если болѣе, то 5 лиръ.

Уплачиваютъ за каждый годичный патентъ, выданный портовымъ управленіемъ, согласно 187 ст. устава торговаго мореплаванія:

а) на шлюпки, служащія для своза пассажировъ и ихъ багажа съ пароходовъ; на баржи съ лебедкою для подъема якорей; на грузовые плашкоуты, на балластныя баржи и на плотики для конопаченія наружныхъ бортовъ—по 5 лиръ;

б) на шлюпки и на ботики для прогулокъ, водоналивные боты, плашкоуты, баржи для перевоза товаровъ—10 лиръ, если они не больше 25 тоннъ;

в) на плашкоуты, баржи и боты для перевозки товаровъ больше 25 тоннъ, но меньше 51 тонны, и на понтоны для килеванія—20 лиръ;

г) на плашкоуты, баржи и боты для перевозки товаровъ больше 50 тоннъ, на понтоны для перевозки товаровъ и матеріаловъ и на паровыя безпалубныя суда—30 лиръ;

д) на понтоны съ паровыми машинами—40 лиръ.

Плата за патенты на неопредѣленное время будетъ взиматься во время выдачи самого патента, возобновляемаго ежегодно морскими властями безвозмездно. Всѣ остальныя пошлины, указанныя выше, должны быть внесены въ первую четверть каждаго года или въ томъ мѣсяцѣ, когда плавучее средство будетъ въ первый разъ употреблено въ дѣло.

Ст. 29. Служебная книжка моряковъ 1 категоріи будетъ выдаваема безвозмездно.

Ст. 30. За допущеніе къ экзамену на степени въ торговомъ флотѣ уплачивается:

а) 30 лиръ—кандидатами на степени капитана дальняго плаванія, корабельнаго инженера и корабельнаго строителя 1-го разряда;

б) 20 лиръ—кандидатами на степени капитана дальняго каботажа корабельнаго строителя 2 разряда и машиниста 1-го разряда;

в) 10 лиръ—кандидатами на степень помощника машиниста, клэрка и для поступленія въ управленіе измѣренія судовъ;

г) 5 лиръ—кандидатами на степень шкипера и помощника клэрка.

Половина этихъ пошлинъ уплачивается за теоретическій экзаменъ и половина за практическій.

Ст. 31. За выдачу патента на степень въ торговомъ флотѣ уплачивается:

а) 60 лиръ—за патентъ капитана дальняго плаванія, корабельнаго инженера и корабельнаго строителя 1 разряда;

б) 40 лиръ—за патентъ капитана дальняго каботажа, механика 1 разряда и корабельнаго строителя 2 разряда;

в) 20 лиръ—за патентъ помощника машиниста и за аттестатъ для производства измѣренія судовъ;

г) 10 лиръ—за патентъ шкипера.

За повышенія изъ одного званія въ другое уплачивается разница, существующая въ тарифахъ этихъ двухъ званій.

Чтобы получить дубликатъ патента на званіе, уплачивается 5 лиръ.

Ст. 32. За выдачу свидѣтельства на званіе клэрка или его помощника, за консульскія разрѣшенія капитанамъ дальняго каботажа и шкиперамъ совершать каботажныя плаванія заграницею, а также за разрѣшеніе управлять мелкими перевозочными судами и рыбачьими судами для неограниченной рыбной ловли—уплачивается 2 лиры, и за каждый дубликатъ 50 сантимовъ.

Ст. 33. За каждый день пребыванія въ лазаретахъ уплачиваютъ:

пассажиры 1 класса—3 лиры,

пассажиры 2 класса 2 лиры,

пассажиры 3 класса—0,80 лиры.

За каждую собаку, овцу, свинью и другихъ подобныхъ животныхъ—по 2 лиры; за каждую лошадь, вола и другихъ подобныхъ животныхъ—по 5 лиръ.

За товары, подлежащіе карантину, выгруженные и дезинфецированные въ лазаретахъ платится:

за тряпье, старый тросъ, остатки животныхъ веществъ, рога—за каждые 100 килограммовъ 0,50 лиры;

за кожу всякаго рода за 100 килограммовъ 1 лира;

за шкуры овечьи, козьи, телячьи за 100 килограммовъ 0,50 лиры;

за шерсть, ленъ, пеньку, хлопокъ, бумагу 0,50 лиры;

за шелкъ-сырецъ и за всякаго рода ткани 5 лиръ.

За медицинскій осмотръ судовъ (за каждый) отъ 3 до 5 лиръ, смотря по мѣстности и по усмотрѣнію морскихъ властей.

За каждаго надсмотрщика, посаженнаго на судно въ карантинѣ, за каждый даже начатый день—3 лиры.

Ст. 34. Избавлены отъ уплаты сборовъ, указанныхъ въ предыдущей статьѣ:

а) пассажиры моложе 7-лѣтняго возраста,

б) лица, находящіеся на судахъ по распоряженію правительства и снабженныя надлежащимъ свидѣтельствомъ;

в) гражданскіе и военные чины, состоящіе на государственной службѣ, и нижніе чины войскъ и полиціи, путешествующіе по дѣламъ службы и снабженные надлежащими свидѣтельствами.

Ст. 35. Свидѣтельство на экипажной роли или на патентѣ національныхъ или иностранныхъ судовъ замѣняетъ, по отношенію санитарныхъ правилъ, разрѣшеніе каботажа, которое отмѣняется.

Ст. 36. Корабельные документы національнымъ судамъ, т. е. судовой паспортъ, роль, грузовыя свидѣтельства, временныя разрѣшенія будутъ выдаваемы въ портовыхъ управленіяхъ и въ консульствахъ за границею—безвозмездно.

Ст. 37. Документы, указанные въ предыдущихъ статьяхъ 27, 28, 35 и 36, будутъ освобождены отъ гербовыхъ пошлинъ.

Ст. 38. Вознагражденіе за измѣреніе судовъ, осмотръ ихъ, наемъ и пользованіе казенными доками, машинами, приспособленіями, принадлежащими портовымъ управленіямъ, и за право выгрузки товаровъ или какихъ бы то ни было матеріаловъ на молы, пристани и набережныя въ портахъ, бассейнахъ и на прибрежьи будетъ установлено, смотря по мѣсту, особымъ Королевскимъ Декретомъ, а въ дѣлахъ торговыхъ интересовъ, согласно мнѣнію Совѣта Торговли и Мануфактуръ.

*

Вознагражденіе за измѣреніе судовъ никогда не должно превосходить, для судовъ до 500 тоннъ, нормы, опредѣленной ст. 300 регламента 20 августа 1879 г. для примѣненія Уст. Торг. Мореплав. Для судовъ болѣе 500 тоннъ вознагражденіе за измѣреніе никогда не должно превосходить половину тарифа 300 статьи регламента.

Ст. 39. Отмѣняются всѣ распоряженія, несогласныя съ главою IV настоящаго закона.

В. Консульскія пошлины.

Ст. 40. Консульскій тарифъ, утвержденный закономъ 16 іюня 1871 г., измѣняется слѣдующимъ образомъ:

а) пошлины, указанныя въ §§ 41, 42, 43 и 47, уменьшены наполовину,—но при этомъ уничтожено различіе § 43 между консульствами и консульскими агентствами, которыя приравниваются къ первымъ по отношенію взысканія пошлинъ по числу тоннъ;

б) отмѣняются §§ 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 61, 62 и 63.

Ст. 41. Свидѣтельства о національности и покровительство, упоминаемые въ §§ 71 и 73 вышеназваннаго тарифа, обязательны для гражданъ или покровительствуемыхъ въ странахъ, гдѣ трактатъ или обычаи даютъ консуламъ право разбора тяжбъ. Эти свидѣтельства должны быть возобновляемы въ январѣ каждаго года. Плата за свидѣтельство—2 лиры.

Въ случаѣ нарушенія закона не по настоятельной нуждѣ будетъ слѣдовать двойная пошлина.

Ст. 42. Пошлины, взимаемыя въ консульскихъ управленіяхъ (за исключеніемъ указанныхъ въ прибавленію къ тарифу) распредѣляются такъ:

Въ Государственное Казначейство изъ управленій чиновниковъ 1 категоріи:

Изъ пошлинъ за судовыя бумаги—65%, изъ пошлинъ за другіе акты—85%; изъ пошлинъ за копіи—10%.

Въ Государственное Казначейство изъ управленій агентовъ 2 категоріи:

Со всѣхъ пошлинъ—10%.

Консуламъ 1 категоріи:

Изъ пошлинъ за судовыя бумаги—25%,—если выданы въ собственномъ управленіи, и 15%, если выданы въ подвѣдомственныхъ управленіяхъ; изъ пошлинъ за остальные документы—10%, если они выданы въ собственныхъ управленіяхъ или въ вице-консульствахъ, и 15%, если выданы въ подвѣдомственныхъ агентствахъ; изъ пошлинъ за копіи 85%, если выданы въ собственномъ управленіи или вице-консульствахъ, и 15%—если въ подвѣдомственныхъ агентствахъ.

Вице-консуламъ 1-й категоріи, завѣдующимъ подвѣдомственными управленіями:

Изъ пошлинъ за судовыя бумаги 20%; за другіе акты—5% и за копіи—80%.

Вице-консуламъ 1-й категоріи, состоящимъ при консулахъ, изъ пошлинъ за судовыя бумаги, выданныя въ консульствахъ, при коихъ они состоятъ—10%; изъ пошлинъ за другіе акты, выданные въ консульствѣ и изъ всѣхъ безъ исключенія пошлинъ, взысканныхъ въ подвѣдомственныхъ агентствахъ—5%. Въ консульствахъ, гдѣ болѣе одного вице-консула—всѣ вышеуказанныя вознагражденія полагаются сполна старшему; гдѣ же вовсе нѣтъ вице-консула—это вознагражденіе полагается консулу.

Консуламъ 2-й категоріи:

Изъ всѣхъ пошлинъ, взысканныхъ въ собственномъ управленіи—90%, а въ подвѣдомственныхъ—20%.

Консульскимъ агентамъ:

Изъ всѣхъ безъ исключенія пошлинъ—70%.

Ст. 43. Королевское Правительство уполномочено опубликовать новый консульскій тарифъ, съ измѣненіями, утвержденными въ предыдущихъ статьяхъ 32 и 40, а также и съ другими, какія будутъ указаны опытомъ, для большей ясности и однообразія въ примѣненіи и для согласованія его съ другими существующими законами.

Ст. 44. Королевское Правительство уполномочено, когда это будетъ признано необходимымъ, установить, согласно съ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, консульскія пошлины и назначить новые налоги на суда и подданныхъ тѣхъ иностранныхъ державъ, которыя обложили бы соотвѣтственными налогами національныя суда и итальянскихъ гражданъ.

Ст. 45. Отмѣняются статьи 3 и 4 закона 16 іюня 1871 г. № 260.

Г. Пошлины за приписку, канцелярскія и за страхованіе.

Ст. 46. Въ продолженіе пятилѣтія со дня объявленія закона, купчія крѣпости, заключенныя послѣ объявленія закона, а также контракты на постройку паровыхъ или парусныхъ судовъ подлежатъ только постоянному налогу въ 1 лиру за приписку. Это распоряженіе не распространяется на продажи итальянскихъ судовъ иностранцамъ, а также на покупку иностранныхъ судовъ итальянцами.

Отмѣняются канцелярскія пошлины въ портовыхъ управленіяхъ на какіе бы то ни было акты, относящіеся до національныхъ судовъ и ихъ экипажей.

Отмѣняется также пошлина за переписку актовъ перехода собственности, контрактовъ по залогу судовъ, морского обмѣна и постройки, о коихъ упоминается въ статьѣ 29 таблицы, приложенной къ закону 13 сентября 1874 года, № 2086.

Ст. 47. Инструкціи, заключающіяся въ пунктахъ 1 и 2, статьи 1 закона 8 іюня 1874 года,—измѣнены такъ:

1) За морскія страхованія съ обозначенною премією и за взаимное страхованіе съ объявленною премією взимается пошлина одинъ только разъ, въ размѣрѣ одного процента съ суммы преміи и за время страхованія.

2) За взаимное страхованіе, если премія не объявлена, пошлина взимается только разъ и въ размѣрѣ 1 лиры съ каждой тысячи страховой суммы.

Д. Поземельный сборъ за приврежія.

Ст. 48. Существующій въ настоящее время поземельный сборъ за уступленныя прибрежныя полосы для постройки корабельныхъ верфей уменьшенъ до 0,5 сантима за квадратный метръ.

Е. Общія постановленія.

Ст. 49. Относительно разницы, оказавшейся отъ ошибки въ разсчетѣ взысканныхъ пошлинъ или отъ неправильнаго примѣненія тарифовъ главы IV этого закона, поступаютъ по предписанію ст. 4 правилъ таможеннаго тарифа, утвержденнаго закономъ 30 мая 1878 года.

Ст. 50. Королевскимъ Декретомъ будетъ назначенъ день, съ котораго войдутъ въ силу постановленія главы IV, однакожъ никакъ не позже, какъ черезъ мѣсяцъ со дня опубликованія закона.

ГЛАВА V.

Взносъ въ инвалидныя кассы торговаго флота за матросовъ военнаго флота.

Ст. 51. Половина времени службы взятыхъ по набору съ побережій и зачисленныхъ въ Королевскіе морскіе экипажи, въ продолженіе перваго періода ихъ службы и въ случаѣ ихъ призыва, будетъ считаться управленіями инвалидныхъ кассъ и инвалиднаго фонда Венеціи какъ плаванія, за кои слѣдуютъ вычеты въ сказанныя кассы и фондъ. Государственное Казначейство должно будетъ вносить въ кассы причитающіяся суммы, *не* удерживая ихъ изъ содержанія матросовъ.

Въ смѣтѣ Морского Министерства будетъ назначена ежегодная сумма въ 60.000 лиръ для вспомоществованій наиболѣе нуждающимся инвалиднымъ кассамъ.

2) Законъ 23 іюля 1896 года о мѣрахъ поощренія торговому мореплаванію.

Преміи за судостроеніе.

Ст. 1 и 2. Въ теченіе десяти лѣтъ, со дня изданія настоящаго закона, будутъ выдаваться преміи за построеніе въ предѣлахъ Ита-

ліи изъ желѣза, стали или дерева корпусовъ судовъ, для морского, рѣчного и озернаго плаванія въ предѣлахъ Италіи и за границею. Преміи назначаются въ размѣрѣ 77 лиръ за каждую тонну полной вмѣстимости для судовъ желѣзныхъ и стальныхъ, и въ 17,5 лиръ для судовъ деревянныхъ. Для полученія премій означенныя суда должны принадлежать къ 1 классу по списку итальянскаго флота или по списку иностранному, который королевскимъ декретомъ, на основаніи заключенія морского техническаго комитета, будетъ приравненъ къ итальянскому списку въ отношеніи примѣненія къ нему постановленій настоящей статьи.

Преміи, назначаемыя согласно настоящей статьи за постройку корпусовъ желѣзныхъ и стальныхъ, уменьшаются на 10%, если на постройку употреблено менѣе $^3/_4$ матеріаловъ туземнаго происхожденія.

Означенный вычетъ дѣлается въ размѣрѣ 15%, если на построенные въ Италіи корпуса будутъ поставлены машины и котлы, изготовленные заграницею.

Ст. 4. Преміи не выдаются за постройку судовъ съ деревянною обшивкою, остовъ коихъ построенъ цѣликомъ изъ желѣза и стали.

Въ случаѣ какихъ-либо перестроекъ судовъ, если они произведены въ Италіи и сопровождаются увеличеніемъ валовой вмѣстимости, премія выдается согласно постановленіямъ ст. 2 и соразмѣрно числу тоннъ, на которое увеличилась валовая вмѣстимость судна.

Ст. 5. Въ теченіе 10 лѣтъ со дня изданія настоящаго закона будутъ выдаваться преміи за построенныя въ Италіи машины и котлы для паровыхъ судовъ. Размѣръ этихъ премій опредѣляется для машинъ въ 12,5 лиръ съ каждой индикаторной силы, и для котловъ въ 9,5 съ квинтала.

Означенныя преміи выдаются также за машины и котлы, привезенные изъ-за границы и оплаченные пошлинами, если они предназначены для постановки на желѣзные и стальные корпуса, построенные въ Италіи.

Ст. 6. За вспомогательные механизмы, не принадлежащіе къ главной машинѣ, выстроенные въ Италіи въ теченіе 10 лѣтъ со дня изданія настоящаго закона, выдаются преміи въ размѣрѣ 11 лиръ съ квинтала.

Ст. 7. Показанныя выше преміи за корпуса судовъ, машины, котлы и вспомогательные механизмы уплачиваются строителю, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда особымъ соглашеніемъ выговорена уплата преміи заказчику.

Ст. 10. Если во время дѣйствія настоящаго закона произведены будутъ какія-либо перемѣны въ пошлинахъ на иностранные судостроительные матеріалы, то правительству предоставляется соотвѣтственно увеличить или уменьшить размѣръ показанныхъ выше премій.

Преміи навигаціонныя.

Ст. 12. Со дня изданія настоящаго закона, на основаніяхъ, указанныхъ въ ст.ст. 13 и 14, назначаются навигаціонныя преміи для паровыхъ и парусныхъ судовъ.

1. За плаваніе изъ какого-либо порта, расположеннаго въ Средиземномъ морѣ (включая въ него Мраморное, Черное, Азовское и судоходство по Дунаю), чрезъ Суэзскій каналъ и Гибралтарскій проливъ, въ неевропейскіе порты или обратно чрезъ тотъ же каналъ или проливъ въ Средиземное море.

2. Подобная же премія выдается за плаваніе между портами Средиземнаго моря, включая въ него Мраморное, Черное и Азовское моря и судоходство по Дунаю, но исключая плаванія между портами Италіи.

3. Паровымъ судамъ назначается премія также за плаваніе, совершаемое между портами Королевства.

Премія назначается за каждую тонну валовой вмѣстимости и за каждую тысячу миль плаванія, въ слѣдующихъ размѣрахъ:

1. За плаванія, показанныя подъ пп. 1,—въ 80 сант. въ теченіе первыхъ трехъ лѣтъ плаванія судна, съ уменьшеніемъ этой суммы въ каждое послѣдующее трехлѣтіе на 10 сант. для паровыхъ судовъ и на 15 сант. для парусныхъ.

Если при такомъ уменьшеніи премія для парусныхъ судовъ достигнетъ 20 сант., то дальнѣйшее пониженіе прекращается.

2. За плаванія, показанныя въ пп.пп. 2, 3, премія назначается въ размѣрѣ $^2/_3$ суммы, составляющей премію за дальнее плаваніе, согласно предшествующему постановленію.

Морскому министру предоставляется увеличивать размѣръ премій на 50% для пароходовъ, выстроенныхъ въ Италіи, которые въ состояніи плавать, при полной нагрузкѣ, со скоростью 16 миль въ часъ, совершая такое плаваніе непрерывно въ теченіе 12 часовъ.

Ст. 13. Навигаціонныя преміи предоставляются:

а) судамъ, построеннымъ въ Италіи, которыя ко времени изданія настоящаго закона внесены будутъ въ списки одного изъ морскихъ округовъ Королевства;

б) судамъ, построеннымъ въ Италіи, которыя внесены будутъ въ списки въ теченіе десяти лѣтъ со дня изданія настоящаго закона:

в) судамъ, построеннымъ за границею, если они внесены въ упомянутые списки ранѣе 1 января 1887 года;

г) судамъ, которыя ко времени истеченія показаннаго въ пп. *б*. срока не будутъ окончательно выстроены, но будутъ внесены въ списки за два года до означеннаго срока;

д) судамъ, построеннымъ за границею и внесеннымъ въ списки итальянскаго флота въ періодъ времени отъ 1 января 1887 г. до

31 декабря 1890 г., преміи назначаются въ половинѣ размѣра нормъ, показанныхъ въ ст. 12.

Ст. 14. Для полученія навигаціонныхъ премій требуется соблюденіе слѣдующихъ условій:

1. Суда должны принадлежать къ 1 классу по списку итальянскаго флота или по иностранному списку, который къ нему приравненъ.

2. Полная вмѣстимость паровыхъ судовъ должна быть не менѣе 500 тоннъ, а парусныхъ судовъ, въ случаѣ, предусмотрѣнномъ въ пп. *а* ст. 13, если суда эти желѣзныя или стальныя, не менѣе 250 тоннъ; если деревянныя—не менѣе 100 тоннъ; въ случаѣ, указанномъ въ пп. *б*. той же статьи,—не менѣе 100 тоннъ.

3. Продолжительность службы судовъ должна быть для паровыхъ судовъ не болѣе 15 лѣтъ, для парусныхъ судовъ не болѣе 21 года.

Ст. 16. Навигаціонныя преміи, о которыхъ говорится въ ст. 12, разсчитываются отъ послѣдняго порта, въ которомъ совершались судномъ торговыя операціи, до порта прибытія судна. Число пройденныхъ судномъ миль опредѣляется соотвѣтственно разстоянію между портами отхода и прихода по прямой линіи.

Ст. 17. Въ случаѣ войны, эпидеміи или другихъ чрезвычайныхъ обстоятельствъ, правительство въ правѣ потребовать суда, пользующіяся преміями, въ свое распоряженіе.

Ст. 18. Паровыя суда, пользующіяся навигаціонными преміями, обязаны безплатно перевозить корреспонденцію и почтовые грузы по распоряженіямъ почтоваго вѣдомства.

3) Законъ 16 мая 1901 года № 176 относительно обращенія въ законъ Королевскаго Декрета отъ 16 ноября 1900 г. № 377, содержащаго нѣкоторыя измѣненія постановленій главъ I и II закона 23 іюля 1896 г. № 318 о мѣрахъ поощренія торговаго мореплаванія.

1. Королевскій Декретъ 16 ноября 1900 г. № 377 обращенъ въ законъ съ измѣненіями, въ нижеслѣдующихъ статьяхъ изложенными.

2. Статьи 2, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 и 14 замѣнены нижеслѣдующими:

Ст. 1. Съ 1 января 1901 г. постановленія, содержащіяся въ главахъ I и II закона 23 іюля 1896 г. № 318 о мѣрахъ поощренія торговаго мореплаванія, измѣнены, какъ изложено въ нижеслѣдующихъ статьяхъ, съ отмѣною съ того же числа статей Королевскаго Декрета 17 іюня 1900 г. № 220.

Ст. 2. Суда, о постройкѣ которыхъ до 30 сентября 1899 г. было сдѣлано соотвѣтственное заявленіе, имѣютъ право на вознагражденіе за постройку, установленное главою первою указаннаго выше закона 23 іюля 1896 г. № 318.

Часть первая настоящей статьи и слѣдующая статья 4 примѣняются къ заявленнымъ верфью въ Палермо до 28 ноября 1899 г. пароходамъ общей вмѣстимостью до 16.000 тоннъ (брутто).

Ст. 3. Установленный ст. 9 закона 23 іюля 1896 г. № 318 возвратъ таможенной пошлины за матеріалы, употребленные при исправленіи желѣзныхъ, стальныхъ и деревянныхъ судовъ, машинъ, котловъ и вспомогательныхъ судовыхъ приборовъ, а также за судовыя принадлежности и запасныя части отмѣняется съ 1 января 1901 года. Взамѣнъ сего уплачивается вознагражденіе въ размѣрѣ 5 лиръ за каждый центнеръ металлическихъ матеріаловъ, употребленныхъ при всѣхъ исполненныхъ въ Италіи исправленіяхъ корпусовъ, машинъ, котловъ и вспомогательныхъ приборовъ отечественныхъ и иностранныхъ торговыхъ судовъ, а также при постройкѣ ихъ принадлежностей и запасныхъ частей.

Матеріалы иностраннаго происхожденія, которые будутъ употреблены при производящихся въ Италіи исправленіяхъ иностранныхъ военныхъ судовъ, временно пользуются правомъ безпошлиннаго ввоза.

Ст. 4. Навигаціонныя преміи будутъ выдаваться судамъ отечественной постройки, находящимся уже въ эксплоатаціи и указаннымъ въ предшествующей ст. 2, въ слѣдующемъ размѣрѣ за каждую тонну общей вмѣстимости и за каждую тысячу миль пробѣга:

а) пароходамъ—45 сантимовъ до 15-лѣтняго возраста;

б) паруснымъ судамъ—30 сантимовъ до 21-лѣтняго возраста.

Вознагражденіе не можетъ ни въ коемъ случаѣ превышать вознагражденіе, получаемое въ настоящее время.

Выдача навигаціонной преміи продолжается до достиженія указаннаго возраста, даже послѣ отмѣны закона 1896 года.

Общая сумма навигаціонной преміи разсчитывается для пароходовъ въ суммѣ, соотвѣтствующей среднему ежегодному пробѣгу въ 30 тысячъ миль. Эта сумма распредѣляется къ концу финансоваго періода пропорціонально общей вмѣстимости каждаго парохода и числу дѣйствительно пройденныхъ въ теченіе этого періода миль.

Уплата навигаціонной преміи паруснымъ судамъ производится способомъ, установленнымъ для пароходовъ, принимая за основаніе средній ежегодный пробѣгъ въ 12 тысячъ миль.

Суда иностранной постройки вовсе не имѣютъ права на навигаціонную премію.

Уменьшеніе преміи на одну треть за рейсы, указанные въ пунктахъ b и c статьи 12 помянутаго закона 23 іюля 1896 г. № 318, отмѣняется.

Всѣ остальныя постановленія главы II означеннаго закона остаются неизмѣнными.

Ст. 5. Право на полученіе навигаціонной преміи теряютъ, безъ возможности возстановленія, пароходы, принадлежащіе тѣмъ

обществамъ или отдѣльнымъ арматорамъ, относительно которыхъ будетъ доказано, что они прямо или косвенно, при посредствѣ фрахтовщиковъ своихъ судовъ, принимаютъ участіе въ союзахъ, имѣющихъ цѣлью искусственно повышать въ итальянскихъ портахъ фрахты на перевозку товаровъ и пассажировъ.

Ст. 6. Для судовъ отечественной постройки, заявленныхъ послѣ 30 сентября 1899 г., назначается вознагражденіе въ 35 лиръ съ тонны общей вмѣстимости, для желѣзныхъ и стальныхъ судовъ, и въ 13 лиръ для деревянныхъ судовъ.

Строители судовъ, указанныхъ въ настоящей статьѣ, имѣютъ кромѣ того право ввозить изъ-за границы безпошлинно треть металлическихъ матеріаловъ, необходимыхъ для постройки корпуса судна. Эта треть не должна превышать максимальнаго предѣла въ 160 килограммовъ съ тонны общей вмѣстимости.

Если количество употребленныхъ при постройкѣ судна иностранныхъ матеріаловъ превышаетъ треть, то вознагражденіе за постройку уменьшается на 10 процентовъ, независимо отъ уплаты таможенной пошлины за этотъ излишекъ.

Вознагражденіе за постройку машинъ, котловъ и вспомогательныхъ приборовъ, установленное главой I закона 23 іюля 1896 г. № 318, остается безъ измѣненія.

Въ случаѣ, если-бы были измѣнены таможенныя пошлины на матеріалы, употребляемые при постройкѣ судовъ, вознагражденіе будетъ соотвѣтственно измѣнено Королевскимъ Декретомъ.

Ст. 7. Заказаннымъ на отечественныхъ верфяхъ иностранными арматорами торговымъ судамъ, не указаннымъ въ предшествующей ст. 2, вознагражденіе не выдается; однако, употребленные при ихъ постройкѣ матеріалы иностраннаго происхожденія пользуются временно правомъ безпошлиннаго ввоза.

То же право предоставляется иностраннымъ матеріаламъ, употребляемымъ при постройкѣ военныхъ судовъ, заказанныхъ иностранными правительствами отечественнымъ верфямъ, взамѣнъ возврата таможенной пошлины, указанной въ пунктѣ третьемъ ст. 2 закона 23 іюля 1896 г. № 318.

Указанное выше право предоставляется также цѣлымъ машинамъ и котламъ, ввезеннымъ изъ-за границы, когда эти машины и котлы должны быть установлены на упомянутыхъ выше судахъ, а также матеріаламъ, употребленнымъ при постройкѣ желѣзныхъ и стальныхъ понтоновъ, предназначенныхъ къ вывозу. Эта льгота, насколько она касается корпусовъ торговыхъ судовъ, не можетъ распространяться на количество иностранныхъ матеріаловъ, большее того, за которое ввозныя пошлины могутъ превысить 40 лиръ съ тонны общей вмѣстимости желѣзныхъ и стальныхъ судовъ. Для понтоновъ высшій размѣръ льготы опредѣляется общей суммой таможенной пошлины, установленной за ввозъ изъ-за границы этихъ понтоновъ.

*

Ст. 8. Не указанные въ предшествующей ст. 2 желѣзные и стальные корпуса отечественныхъ торговыхъ судовъ, на которыхъ будутъ поставлены машины и котлы иностранной постройки, пользуются правомъ, указаннымъ въ предшествующей ст. 6; однако, такіе машины и котлы подлежатъ оплатѣ таможенной пошлиной и не имѣютъ права на вознагражденіе за постройку.

Отмѣняются также предпослѣдній пунктъ ст. 2 и послѣдній пунктъ ст. 5 закона 23 іюля 1896 г. № 318.

Ст. 9. Металлическимъ судамъ, указаннымъ въ предшествующихъ статьяхъ 6 и 8, когда ихъ общая вмѣстимость не ниже 400 тоннъ, если это пароходы, и 100 тоннъ, если это парусныя суда, уплачивается единовременно, по окончаніи ихъ снаряженія, вознагражденіе за постройку съ тонны общей вмѣстимости, въ слѣдующемъ размѣрѣ:

60 лиръ—спущеннымъ на воду до 30 іюня 1903 г.;

50 лиръ—спущеннымъ на воду съ 1 іюля 1903 г. по 30 іюня 1905 г.;

40 лиръ—спущеннымъ на воду съ 1 іюля 1905 г. по 30 іюня 1907 г.

Деревяннымъ парусныхъ судамъ выдается вознагражденіе за постройку въ размѣрѣ:

30 лиръ—спущеннымъ на воду до 30 іюня 1903 г.;

20 лиръ—спущеннымъ на воду съ 1 іюля 1903 г. по 30 іюня 1905 г.

10 лиръ—спущеннымъ на воду съ 1 іюля 1905 г. по 30 іюня 1907 г.

Ст. 10. Указанныя въ настоящемъ законѣ преміи для паровыхъ судовъ, заявленныхъ послѣ 30 сентября 1899 г., за исключеніемъ судовъ въ 16.000 тоннъ общей вмѣстимости, построенныхъ на верфи въ Палермо, о которыхъ указано въ ст. 2, не могутъ быть назначены свыше размѣра, причитающагося за 40 тысячъ тоннъ общей вмѣстимости, въ теченіе одного финансоваго періода, со времени отмѣны закона 23 іюля 1896 г. № 318, и свыше общаго размѣра, причитающагося за 240 тысячъ тоннъ общей вмѣстимости.

Порядокъ назначенія премій за снаряженіе и постройку опредѣляется временемъ, когда каждое судно будетъ окончательно снаряжено и готово къ выходу въ море для торговыхъ цѣлей, порядокъ назначенія премій за ремонтъ и за плаванія опредѣляется временемъ представленія всѣхъ потребныхъ документовъ объ ихъ выполненіи.

Излишнія, сверхъ указаннаго въ настоящей статьѣ количества, постройки относятся на счетъ слѣдующаго періода.

Во всякомъ случаѣ, судостроители могутъ ходатайствовать также о предоставленіи судамъ, заказаннымъ на отечественныхъ верфяхъ, тѣхъ же правъ, какія установлены въ предшествующей

ст. 7 для судовъ, заказанныхъ за границей, не возбуждая, однако, прошеній въ заявленіяхъ о постройкѣ, не дающихъ права на какую-либо другую премію, установленную настоящимъ закономъ.

Ст. 11. Общій размѣръ расходовъ на уже установленныя и будущія льготы не можетъ ни въ коемъ случаѣ превышать восьми милліоновъ ежегодно, начиная съ періода 1901—1902 г.г. и до періода 1905—1906 г.г.

Въ теченіе слѣдующихъ періодовъ означенный выше расходъ будетъ опредѣляться въ размѣрѣ дѣйствительной потребности въ предѣлахъ, указанныхъ въ ст. 10, не превосходя, однако, восьми милліоновъ, указанныхъ въ предыдущемъ пунктѣ.

Излишки смѣтныхъ назначеній, остающіеся по уплатѣ премій, переносятся на слѣдующій финансовый періодъ, начиная съ періода 1899—1900 гг.

На вознагражденіе и преміи, уплата которыхъ будетъ перенесена на слѣдующіе, послѣ времени, когда она должна была быть произведена, финансовые періоды, не насчитывается никакихъ процентовъ.

Ст. 12. Сумма смѣтныхъ назначеній въ восемь милліоновъ ежегодно, начиная съ періода 1901—1902 гг. до періода 1905—1906 гг., должна заключать въ себѣ полную сумму вознагражденія за постройку судовъ, заявленныхъ и имѣющихъ быть заявленными послѣ 30 сентября 1899 г., на основаніи настоящаго закона.

Для этой цѣли Королевское Правительство обязано, если понадобится, установить Королевскимъ Декретомъ количество тоннъ, могущихъ воспользоваться правомъ, дарованнымъ настоящимъ закономъ.

Ст. 13. Всѣ остальныя постановленія, противныя содержавшимся въ настоящемъ законѣ, отмѣняются.

Ст. 14. Королевское правительство озаботится изданіемъ правилъ о примѣненіи настоящаго закона.

Ст. 15. До 1903 года Правительство представитъ Парламенту основныя начала новаго закона о морскихъ почтовыхъ и торговыхъ перевозкахъ, а равно относительно построекъ, поручаемыхъ отечественнымъ верфямъ.

3. АВСТРІЯ.

1) Законъ 27 декабря 1893 г. о поощреніи торговаго мореплаванія.

Ст. 1. Паровыя и парусныя суда, которыя въ теченіе дѣйствія настоящаго закона будутъ значиться въ австрійскомъ судовомъ регистрѣ, какъ суда дальняго плаванія или большого каботажа, имѣютъ право при наличности условій, указанныхъ въ ниже-

слѣдующихъ статьяхъ, на полученіе изъ средствъ государственнаго казначейства:

а) эксплоатаціонной преміи (Betriebszuschuss);

б) навигаціонной преміи (Reisezuschuss).

Ст. 2. Всякое, указанное въ ст. 1, паровое или парусное судно, получаетъ эксплоатаціонную премію:

1) если оно, по крайней мѣрѣ, въ $^2/_3$ составляетъ собственность австрійско-подданныхъ;

2) если со дня спуска его со стапеля прошло не болѣе 15 лѣтъ, и

3) если австро-венгерскимъ «Веритасъ» или другимъ подобнымъ ему отечественнымъ учрежденіемъ оно зачислено въ 1-ю или 2-ю категорію класса А.

Ст. 3. Эксплоатаціонная премія выплачивается до истеченія 15 лѣтняго срока, считая таковой со дня спуска судна со стапеля, и составляетъ въ первомъ году послѣ этого спуска за каждую тонну чистой вмѣстимости:

1) 6 флориновъ для паровыхъ судовъ изъ желѣза и стали;

2) 4 фл. 5 кр. для парусныхъ судовъ изъ желѣза и стали;

3) 3 фл. для парусныхъ судовъ, деревянныхъ и смѣшанной конструкціи.

Эти ставки, начиная со второго года, уменьшаются ежегодно на 5%.

Ст. 4. Эксплоатаціонная премія для судовъ изъ желѣза и стали, построенныхъ послѣ 1 января 1894 года на отечественныхъ верфяхъ, увеличивается на 10%, а если эти суда построены по меньшей мѣрѣ на половину изъ отечественныхъ матеріаловъ, то на 25%.

Ст. 5. Эксплоатаціонная премія для судовъ, которыя пріобрѣтаютъ право на таковую не въ первомъ году по спускѣ ихъ со стапеля, опредѣляется на первый годъ ихъ права съ вычетомъ той суммы, которая, по разсчету установленнаго въ ст. 3 процентнаго отчисленія, причтется за время отъ спуска ихъ со стапеля до пріобрѣтенія ими права на премію.

Эти отчисленія дѣлаются впредь до истеченія 15-ти лѣтъ со дня спуска судна, съ какового времени выдача преміи прекращается.

Ст. 6. Всѣ внесенныя къ 1 іюля 1893 года въ судовой регистръ и предназначенныя для дальняго плаванія или большого каботажа суда, со дня спуска которыхъ со стапеля прошло болѣе 15 лѣтъ, получаютъ, начиная съ 1 января 1894 года, въ теченіе пяти лѣтъ амортизаціонную (Amortisationspremie) премію въ размѣрѣ одного гульдена съ тонны чистой вмѣстимости, при условіи, что они зачислены австро-венгерскимъ «Веритасъ» или подобнымъ ему отечественнымъ учрежденіемъ, по крайней мѣрѣ, въ классъ В, I, I.

Ст. 7. Навигаціонную премію получаютъ означенныя въ ст. 1 суда за рейсы внѣ границъ малаго каботажа (законъ 7 мая

1879 г. о регистраціи морскихъ торговыхъ судовъ) отъ или по направленію къ австрійскимъ портамъ при томъ условіи, если эти рейсы, совершаясь пароходами въ интересахъ отечественнаго товарообмѣна и пассажирскаго движенія, не конкуррируютъ съ срочными, субсидируемыми правительствомъ, линіями.

Навигаціонная премія выдается за каждыя сто миль плаванія и за каждую тонну чистой вмѣстимости въ размѣрѣ пяти крейцеровъ.

Принимаемое въ разсчетъ число миль исчисляется по кратчайшимъ морскимъ разстояніямъ.

Ст. 8. Если судно непрерывно болѣе, чѣмъ въ теченіе 6 мѣсяцевъ находится въ разоруженномъ состояніи или не совершаетъ торговыхъ операцій, то оно лишается права какъ на эксплоатаціонную премію, не исключая надбавокъ къ ней (ст. 4), такъ и на амортизаціонную премію (ст. 6) за весь періодъ бездѣйствія.

Ст. 9. Всѣ морскія торговыя суда, начиная съ 1-го января 1894 года, впредь на 5 лѣтъ освобождаются отъ уплаты промысловаго и подоходнаго налога. Отъ того же налога въ теченіе срока дѣйствія настоящаго закона освобождаются на 5 лѣтъ, начиная со дня полученія регистроваго свидѣтельства, всѣ вновь построенныя на отечественныхъ верфяхъ морскія торговыя суда.

Ст. 10. Постановленія настоящаго закона не распространяются на суда:

а) которыя принадлежатъ предпріятіямъ, уже получающимъ субсидію отъ правительства;

б) которыя употребляются для опредѣленныхъ срочныхъ рейсовъ на основаніи особыхъ договоровъ съ почтовымъ вѣдомствомъ;

в) которыя принадлежатъ промышленному предпріятію и эксплоатируются послѣднимъ лишь для подвоза собственнаго матеріала.

Ст. 11. Право на полученіе эксплоатаціонной преміи возникаетъ въ концѣ каждаго года, считая со дня спуска со стапеля, право же на полученіе навигаціонной преміи—послѣ совершенія соотвѣтствующаго рейса, и въ обоихъ случаяхъ, кромѣ того, по представленіи доказательствъ на самое право полученія таковыхъ премій.

Ст. 12. Суда, построенныя за границею и, согласно статьѣ 1 или 5 настоящаго закона, получающія эксплоатаціонную премію, обязаны, въ случаѣ перемѣны флага до истеченія трехъ лѣтъ пользованія этой преміей, возвратить полностью правительству всю полученную ими сумму таковой. Суда же, построенныя на отечественныхъ верфяхъ и получающія эксплоатаціонную премію, обязаны, въ случаѣ перемѣны флага, вернуть правительству всю полученную ими сумму преміи, если отчужденіе состоялось до истеченія двухъ лѣтъ пользованія таковой.

Ст. 13. Арматоры, которые пользуются установленными настоящимъ закономъ льготами, поскольку эти послѣднія не заклю-

чаются въ одномъ лишь освобожденіи отъ налога (ст. 9), обязаны, въ случаѣ войны и мобилизаціи, предоставить въ распоряженіе правительства свои суда за соотвѣтствующее вознагражденіе.

Ст. 14. Порядокъ примѣненія настоящаго закона будетъ установленъ административнымъ распоряженіемъ.

Ст. 15. Законъ 19-го іюня 1890 года о временномъ освобожденіи отъ промысловаго и подоходнаго налога морскихъ судовъ паровыхъ, а также желѣзныхъ или стальныхъ парусныхъ, построенныхъ на отечественныхъ верфяхъ, со вступленіемъ въ дѣйствіе настоящаго закона теряетъ свою силу, причемъ, однако, пріобрѣтенныя на основаніи его права остаются неприкосновенными.

Ст. 16. Настоящій законъ вступаетъ въ дѣйствіе 1 января 1894 года и остается въ силѣ въ теченіе 10 лѣтъ.

Ст. 17. Исполненіе настоящаго закона поручается министру торговли и министру финансовъ.

2) Законъ 23 февраля 1907 г., R. G. Bl. № 44, о воспособленіи торговаго мореплаванія и поощреніи судостроенія.

Статья I.

Морскія торговыя суда, совершающія исключительно вольные рейсы, имѣютъ право, при соблюденіи условій и предписаній настоящаго закона, на полученіе со стороны государства:

а) эксплоатаціонной преміи (Betriebzuschuss),

б) навигаціонной преміи (Reisezuschuss),

если сіи суда:

1) значатся въ теченіе дѣйствія настоящаго закона въ австрійскомъ судовомъ регистрѣ какъ суда дальняго плаванія (weite Fahrt) или суда большого каботажа (grosse Kustenfahrt);

2) имѣютъ классъ A, I или II судового классификаціоннаго учрежденія «Веритасъ» въ Тріестѣ или другого равнозначащаго отечественнаго установленія, и

3) по крайней мѣрѣ въ двухъ третяхъ составляютъ собственность лицъ, числящихся подданными представленныхъ въ Рейхсратѣ королевствъ и земель. Къ этимъ лицамъ приравниваются акціонерныя товарищества, учрежденныя въ означенныхъ королевствахъ и земляхъ и тамъ имѣющія свое мѣстопребывані если правленіе (Verwaltungsrat) и эвентуально существующій наблюдательный комитетъ (Aufsichtsrat) состоятъ по крайней мѣрѣ въ двухъ третяхъ своего состава изъ подданныхъ представленныхъ въ Рейхсратѣ королевствъ и земель. Если же на ряду съ правленіемъ или наблюдательнымъ комитетомъ существуетъ также совѣтъ (Vorstand), то послѣдній долженъ состоять исключительно изъ указанныхъ подданныхъ.

Директоры (распорядители) должны быть подданными представленныхъ въ Рейхсратѣ королевствъ и земель.

Статья II.

Указаннымъ въ статьѣ I морскимъ торговымъ судамъ, при наступленіи предусмотрѣнныхъ въ статьѣ X послѣдствій, выдается эксплоатаціонная премія:

1) если ко времени внесенія сихъ судовъ въ австрійскій судовой регистръ, считая со дня спуска ихъ со стапеля, протекло не болѣе двухъ лѣтъ, и

2) если таковыя суда, поскольку дѣло касается пароходовъ, на пробномъ рейсѣ съ половинною нагрузкою даютъ не менѣе 10 морскихъ миль пробѣга въ часъ.

Статья III.

При соблюденіи законныхъ условій, эксплоатаціонная премія выплачивается морскимъ торговымъ судамъ съ вмѣстимостью не менѣе, чѣмъ въ 400 тоннъ брутто, не ранѣе чѣмъ со дня, когда судно пріобрѣло право на поднятіе флага, впредь до истеченія 15 лѣтъ, считая отъ спуска со стапеля.

Эксплоатаціонная премія исчисляется по возрасту судна и для судовъ, зарегистрованныхъ послѣ 1 января 1907 г., въ теченіе первыхъ трехъ лѣтъ послѣ спуска со стапеля составляетъ съ каждой тонны брутто въ годъ:

1) 10 К. для морскихъ торговыхъ судовъ изъ желѣза и стали, постройка которыхъ на отечественныхъ верфяхъ будетъ закончена послѣ 1 іюля 1907 года.

2) Для всѣхъ остальныхъ морскихъ торговыхъ судовъ изъ желѣза и стали:

а) 7 К., если они будутъ зарегистрованы до конца 1910 года;

б) 6 К., если они будутъ зарегистрованы послѣ 31 декабря 1910 года;

3) 6 К. для построенныхъ на отечественныхъ верфяхъ парусныхъ судовъ изъ дерева или смѣшанной конструкціи.

Эти суммы, начиная съ четвертаго года, уменьшаются ежегодно на пять процентовъ и начиная съ десятаго—на десять процентовъ.

Морскимъ торговымъ судамъ съ вмѣстимостью болѣе, чѣмъ въ 7.000 тоннъ брутто, эксплоатаціонная премія выплачивается въ размѣрѣ преміи, причитающейся морскимъ торговымъ судамъ съ вмѣстимостью въ 7.000 тоннъ брутто.

Статья IV.

Если судно, вслѣдствіе понадобившихся послѣ аваріи исправленій болѣе, чѣмъ шесть мѣсяцевъ, или вслѣдствіе другой причины болѣе, чѣмъ три мѣсяца, безпрерывно находилось въ разоруженномъ состояніи или бездѣйствовало въ коммерческомъ смыслѣ,

то оно лишается права на полученіе эксплоатаціонной преміи за соотвѣтствующій періодъ времени.

Признаніе за судномъ права на полученіе годовой эксплоатаціонной преміи будетъ имѣть мѣсто лишь въ томъ случаѣ, если данное судно въ теченіе предшествующаго года посѣтило, по крайней мѣрѣ, одинъ разъ отечественный портъ съ коммерческою цѣлью.

Требованіе о посѣщеніи отечественнаго порта можетъ не получать примѣненія къ судамъ, которыя совершаютъ рейсы между иностранными портами на морѣ или на рѣкахъ, въ связи съ сѣтью сообщеній австрійскихъ транспортныхъ учрежденій, для цѣлей пріема или сдачи грузовъ въ интересахъ австрійскаго производства (статья VII, 3 абзацъ).

Статья V.

Навигаціонную премію получаютъ означенныя въ ст. 1 суда за рейсы внѣ границъ малаго каботажа (законъ 7 мая 1879 г., R. G. Bl. № 65, о регистраціи морскихъ торговыхъ судовъ), если доставляемый судномъ изъ аврійстскаго порта или въ австрійскій портъ грузъ соотвѣтствуетъ не менѣе, чѣмъ одной трети чистой вмѣстимости судна или кубическому содержанію по крайней мѣрѣ 1.700 тон. нетто и если указанные рейсы служатъ интересамъ отечественнаго товарообмѣна и не совершаются пароходами параллельно съ субсидируемой правительствомъ регулярной линіей.

При ненаступленіи предусмотрѣнныхъ статьей XIII послѣдствій, навигаціонная премія составляетъ 10 h за каждую тонну чистой вмѣстимости и за каждыя 100 миль плаванія.

Если дѣло касается поощренія особенно интересующихъ австрійское производство сообщеній, то отъ министра торговли будетъ зависѣть въ видѣ исключенія понижать установленную выше норму груза до одной четвертой чистой вмѣстимости судна, что, однако, не должно находить себѣ примѣненія въ отношеніи судовъ, занимающихся перевозкою эмигрантовъ.

Пароходы съ вмѣстимостью свыше 5.000 тоннъ нетто получаютъ навигаціонную премію лишь въ размѣрѣ преміи, причитающейся пароходамъ вмѣстимостью въ 5.000 тоннъ нетто.

Исчисленіе навигаціонной преміи производится соотвѣтственно кратчайшимъ морскимъ разстояніямъ.

Промежуточные порты принимаются во вниманіе при разсчетѣ пройденнаго пути лишь въ томъ случаѣ, если въ сихъ портахъ былъ сданъ принятый въ австрійскомъ портѣ или принятъ для сдачи въ таковомъ грузъ, соотвѣтствующій по крайней мѣрѣ одной шестой вмѣстимости судна.

Статья VI.

Для извѣстныхъ товаровъ (родовъ груза) или извѣстныхъ сообщеній, или же для того и другого совмѣстно, правительство

управомочено въ порядкѣ административнаго распоряженія либо совершенно исключить навигаціонную премію, либо установить ее въ пониженномъ размѣрѣ.

Такого рода распоряженія должны быть публикуемы не позднѣе, чѣмъ за шесть мѣсяцевъ до вступленія ихъ въ силу, которое имѣетъ мѣсто въ теченіе января мѣсяца, причемъ они не распространяются на рейсы, уже начатые въ моментъ публикаціи.

Въ 1907 г. такое распоряженіе можетъ быть издано только въ іюнѣ мѣсяцѣ и вступить въ силу 1 января 1908 года.

Статья VII.

Правительство управомочено выдавать навигаціонную премію и за рейсы между иностранными портами на морѣ или на рѣкахъ, совершаемые на линіяхъ, входящихъ въ сѣть сообщеній австрійскихъ транспортныхъ учрежденій, для цѣлей пріема или сдачи грузовъ, если эти рейсы будутъ признаны отвѣчающими интересамъ австрійскаго производства и служащими къ расширенію его сношеній.

Равнымъ образомъ, правительство управомочено въ видѣ исключенія выдавать навигаціонную премію за рейсы, совершаемые внутри границъ малаго каботажа.

Статья VIII.

Предпріятіямъ, занимающимся съ промысловою цѣлью на территоріи королевствъ и земель, представленныхъ въ Рейхсратѣ, постройкою морскихъ торговыхъ судовъ, выдается за постройку на принадлежащихъ симъ предпріятіямъ верфяхъ указанныхъ въ ст. 1 судовъ, разумѣя суда, спущенныя со стапеля послѣ 1 іюля 1907 г., единовременная, въ предусмотрѣнныхъ статьей XI предѣлахъ, судостроительная премія.

Судостроительная премія выдается при условіи употребленія не менѣе 50 процентовъ отечественнаго матеріала и составляетъ:

1. Для пароходовъ изъ желѣза и стали:

а) за судовой корпусъ 40 К. съ каждой тонны брутто;

б) за изготовленныя внутри страны новыя судовыя машины, новые котлы, новыя трубы и вспомогательныя машины всякаго рода 8 К. съ каждыхъ 100 киллограммовъ.

2) Для парусныхъ судовъ изъ желѣза и стали за судовой корпусъ 14 К. съ каждой тонны брутто.

За каждый процентъ сверхъ 50 процентовъ употребленнаго отечественнаго матеріала судостроительная премія увеличивается на одинъ процентъ.

3. Для парусныхъ судовъ изъ дерева или смѣшанной конструкціи за судовой корпусъ 10 К. съ каждой тонны брутто.

*

За парусныя суда, которыя снабжены вспомогательными машинами, выдается на-ряду съ установленною судостроительною премією также предусмотрѣнная въ п. 1,*б*) премія.

Судостроительная премія выдается также и при употребленіи менѣе 50 процентовъ отечественнаго матеріала, если будетъ доказано, что необходимый матеріалъ не могъ быть полученъ въ королевствахъ и земляхъ, представленныхъ въ Рейхсратѣ, въ достаточномъ количествѣ, или по качеству въ соотвѣтствіи съ условіями заказа, или могъ бы быть доставленъ только съ значительнымъ продленіемъ срока, или только по цѣнѣ, превышающей заграничную, включая въ ту и другую стоимость транспорта. Однако, въ указанномъ случаѣ судостроительная премія уменьшается на $^1/_2$ процента за каждый процентъ, на который употребленіе отечественнаго матеріала спускается ниже 50 процентовъ.

Опредѣленные въ сей статьѣ проценты разумѣются всегда съ цѣнности и должны быть исчислены особо для судового корпуса (1,*а*) и для судовыхъ машинъ (1,*б*).

Предпріятіе, желающее воспользоваться судостроительной премією, обязано, при закладкѣ судна, заявить о предположенной постройкѣ имперско-королевскому морскому присутствію (K. K. Seebehorde) для назначенія, предусмотрѣннаго въ статьѣ XVIII особаго контроля.

Постановленіе п. 1,*б*) примѣняется въ соотвѣтствующемъ смыслѣ къ случаямъ замѣны перечисленныхъ въ семъ пунктѣ предметовъ судового оборудованія.

Устанавливаемыя настоящимъ закономъ судостроительныя преміи не выдаются за суда, машины и котлы, которые будутъ находиться въ постройкѣ ко времени вступленія въ силу этого закона.

Статья IX.

Морскія торговыя суда, внесенныя въ австрійскій судовой регистръ, освобождаются на время дѣйствія настоящаго закона отъ платежа промысловаго налога.

Далѣе, морскія торговыя суда, построенныя во время дѣйствія настоящаго закона на отечественныхъ верфяхъ, освобождаются отъ платежа промысловаго налога срокомъ на десять лѣтъ, считая со дня выправки регистроваго свидѣтельства.

Если во владѣніи одного и того же предпринимателя находятся свободныя отъ налога и подлежащія таковому суда, то исчисленіе общаго промысловаго налога производится по средней доходности только подлежащихъ налогу судовъ. Напротивъ, того, при исчисленіи промысловаго налога съ подлежащихъ публичной отчетности предпріятій, чистый доходъ, получающійся отъ эксплоатаціи свободныхъ отъ налога судовъ (по вычетѣ упадающей на эти суда части общихъ расходовъ), долженъ быть исключенъ изъ

податной суммы; если, однако, это непосредственное опредѣленіе чистаго дохода окажется невозможнымъ, то послѣдній исчисляется на основаніи общаго чистаго дохода по пропорціи тонно-миль, пройденныхъ свободными отъ налога судами и совокупно всѣми судами, послѣ чего полученная сумма вычитается изъ общей податной.

Предшествующія постановленія этой статьи не примѣняются къ судамъ, которыя принадлежатъ предпринимателямъ, получающимъ отъ правительства субсидіи на основаніи спеціальныхъ законовъ.

Договоры относительно превращенія судоходныхъ товариществъ въ акціонерныя, удовлетворяющія требованіямъ статьи 1 пп. 3, освобождаются отъ гербовыхъ и иныхъ пошлинъ, поскольку преобразуемое товарищество уже существовало къ 1 января 1907 года. При наличіи этого условія, отъ гербовыхъ и иныхъ пошлинъ освобождается также всякій выпускъ акцій съ цѣлью пріобрѣтенія судовъ существующаго не акціонернаго судоходнаго товарищества.

Статья X.

Устанавливаемая настоящимъ закономъ для зарегистрованныхъ послѣ 1 января 1907 года морскихъ торговыхъ судовъ эксплоатаціонная премія предназначается для ежегодной оплаты 18.000 тоннъ брутто, считая въ томъ числѣ не свыше 3.000 тоннъ брутто на парусныя суда; такимъ образомъ, на время дѣйствія настоящаго закона—для оплаты въ совокупности 180.000 тоннъ брутто, считая въ томъ числѣ не свыше 30.000 тоннъ брутто на парусныя суда.

Если въ теченіе извѣстнаго года не будетъ достигнутъ годовой контингентъ въ 18.000 тоннъ брутто, то остатокъ переносится на слѣдующій годъ.

Морскія торговыя суда иностранной постройки могутъ быть допускаемы къ пользованію эксплоатаціонной преміи лишь постольку, поскольку имѣющееся свободнымъ для даннаго года количество тоннъ не исчерпано судами отечественной постройки.

Морскія торговыя суда, которыя предназначаются ихъ собственниками для замѣны пользующихся преміей судовъ, получаютъ эксплоатаціонную премію, если въ моментъ пріобрѣтенія ими права на поднятіе флага свободное количество тоннъ уже исчерпано, въ томъ же размѣрѣ и на тотъ же срокъ, какъ и суда замѣняемыя, при соблюденіи условій и предписаній настоящаго закона.

Статья XI.

Установленная въ статьѣ VIII единовременная строительная премія предназначается въ совокупности для 270.000 тоннъ брутто.

Въ теченіе одного года судостроительная премія будетъ выплачиваться не болѣе, какъ за 25.000 тоннъ брутто.

Статья XII.

Необходимые по силѣ этого закона для воспособленія торговаго флота ежегодные кредиты испрашиваются по государственной смѣтѣ на эксплоатаціонную и на навигаціонную премію особо, причемъ общая сумма расхода, включая въ нее расходъ по уплатѣ выдаваемой, на основаніи закона 27 декабря 1893 года R. G. Bl. № 189, эксплоатаціонной преміи, не должна превышать для

1907 г.	4,2	милл.	кронъ
1908 »	4,4	»	»
1909 »	4,7	»	»
1910 »	5,0	»	»
1911 »	5,3	»	»

а начиная съ 1912 года въ теченіе дѣйствія настоящаго закона— 5,6 милл. кронъ ежегодно.

Необходимые для покрытія расхода по судостроительной преміи кредиты ежегодно вносятся въ государственную смѣту въ суммѣ, соотвѣтствующей постановленіямъ статьи XI

Статья XIII.

Признаніе правъ на эксплоатаціонную премію имѣетъ мѣсто въ границахъ, установленныхъ статьей X, при ненаступленіи предусмотрѣнной третьимъ абзацомъ той же статьи возможности, въ порядкѣ заявленія, съ представленіемъ доказательствъ объ исполненіи законныхъ требованій, соотвѣтствующихъ на имя имперско-королевскаго морского присутствія ходатайствъ.

Въ случаѣ признанія за судномъ права на экслоатаціонную премію, выдача отдѣльныхъ ежегодныхъ квотъ ея производится по спеціальнымъ каждый разъ прошеніямъ, подаваемымъ въ концѣ каждаго года, считая со дня спуска судна со стапеля, на имя имперско-королевскаго морского присутствія, съ представленіемъ доказательствъ, что требованія закона продолжаютъ соблюдаться. Буде о выдачѣ той или другой ежегодной квоты не послѣдуетъ въ теченіе года, считая отъ указаннаго срока, соотвѣтствующаго прошенія, то право на эту квоту погашается.

О выдачѣ навигаціонной преміи согласно статьямъ V, VI и VII должно быть подаваемо прошеніе на имя имперско-королевскаго морского присутствія, съ представленіемъ доказательствъ объ исполненіи законныхъ условій, въ теченіе трехъ мѣсяцевъ, считая со времени выполненія соотвѣтствующаго рейса.

Ходатайства, поступившія по истеченіи предписаннаго для ихъ подачи срока, однако, не позднѣе одного года, считая со вре-

мени выполненія рейса, удовлетворяются лишь въ томъ случаѣ, если просрочка произошла не по винѣ просителя.

Выдача навигаціонныхъ премій по ходатайствамъ, заявленнымъ не позднѣе 31 декабря, производится, по провѣркѣ сихъ ходатайствъ, не позднѣе 31 января слѣдующаго года.

Если бы сумма этихъ навигаціонныхъ премій превысила имѣющуюся свободную наличность, то по соображенію съ сей наличностью производится пропорціональное сокращеніе отдѣльныхъ навигаціонныхъ премій.

Эта наличность опредѣляется такимъ образомъ, что изъ общей, установленной въ порядкѣ статьи XII для соотвѣтствующаго года, суммы исключается назначенная на этотъ годъ эксплоатаціонная премія.

Выдача судостроительной преміи производится съ соблюденіемъ установленныхъ въ статьѣ XI границъ, по окончаніи вооруженія судна, слѣдуя очереди даннаго ходатайства, съ представленіемъ доказательствъ объ исполненіи законныхъ условій, на имя имперско-королевскаго морского присутствія.

О выдачѣ судостроительной преміи должно быть заявлено соотвѣтствующее ходатайство въ теченіе года, послѣ окончанія судна. Въ противномъ случаѣ право на означенную премію погашается.

Статья XIV.

Изъ выдаваемыхъ на основаніи настоящаго закона эксплоатаціонныхъ и навигаціонныхъ премій дѣлается вычетъ въ размѣрѣ 5 процентовъ.

Впредь до изданія иныхъ законодательныхъ опредѣленій указанные вычеты, смотря по порту приписки судна, поступаютъ либо въ австроиллирійскій, либо въ далматинскій фондъ поощренія торговаго мореплаванія.

Статья XV.

Суда, пользующіяся эксплоатаціонной преміей, могутъ быть проданы иностранному арматору или судоходному предпріятію, получающему субсидію отъ правительства на основаніи спеціальнаго закона, если они построены за границей, до истеченія пяти лѣтъ, а если они построены внутри страны, то до истеченія четырехъ лѣтъ, считая со дня признанія за ними права на премію, не иначе, какъ съ особаго разрѣшенія министра торговли.

Разрѣшеніе на продажу не должно быть даваемо субсидируемому въ силу закона судоходному предпріятію, если сіе послѣднее въ той или другой формѣ пользуется судостроительной субсидіей изъ государственныхъ средствъ.

Предусмотрѣнное въ названномъ абзацѣ разрѣшеніе дается лишь въ томъ случаѣ, если предварительно вся полученная суд-

номъ на основаніи статьи III эксплоатаціонная премія будетъ возвращена правительству.

Арматоры, совершившіе продажу судна безъ разрѣшенія министра торговли, отвѣчаютъ предъ правительствомъ въ полной суммѣ, полученной за соотвѣтствующее судно, на основаніи ст. III эксплоатаціонной преміи и притомъ, если судно было въ общей собственности нѣсколькихъ арматоровъ солидарно. Независимо отъ сего, арматоры, совершившіе такую продажу судна, могутъ быть объявлены лишенными на будущее время права получать эксплоатаціонную премію за находящіяся въ ихъ собственности суда.

Суда, которыя вслѣдствіе продажи за-границу потеряли право на эксплоатаціонную премію, не могутъ, въ случаѣ возвращенія въ составъ австрійскаго торговаго флота, вновь пріобрѣсти право на таковую, а равно и право на освобожденіе отъ налоговъ.

Статья XVI.

Предпріятія, которыя пользуются постановленіями относительно судостроительной преміи въ тѣхъ видахъ, чтобы при соотвѣтствующихъ продажахъ извлекать несоразмѣрно высокую прибыль по сравненію съ тою, которая извлекается при продажѣ судовъ, построенныхъ безъ воспособленія со стороны правительства, могутъ быть объявлены на одинъ или нѣсколько лѣтъ лишенными права на правительственное поощреніе, предусмотрѣнное статьею VIII.

Сіе можетъ имѣть мѣсто и въ томъ случаѣ, если судно, построенное съ судостроительной преміей, въ теченіе года со дня спуска со стапеля будетъ продано владѣльцемъ верфи, или при его явномъ или скрытомъ участіи, за-границу.

Статья XVII.

Арматоры, суда которыхъ пользуются эксплоатаціонной преміей, обязаны предоставлять означенныя суда правительству за соотвѣтствующее вознагражденіе въ случаѣ войны или мобилизаціи.

Суда, пользующіяся эксплоатаціонной преміей, а также такія, которыя совершаютъ рейсъ, за который предполагается получить навигаціонную премію, обязаны, по требованію имперско-королевскаго морского присутствія, нанять, сверхъ установленнаго числа судовыхъ юнгъ (Schiffsijungen), моряка, окончившаго мореходную школу, а если они имѣютъ болѣе 600 тоннъ брутто вмѣстимости, то двухъ такихъ моряковъ въ качествѣ кадетовъ (Kadetten), затѣмъ принять на бортъ сверхъ нормальнаго комплекта экипажа извѣстное число лейтенантовъ (Merkantilleutnanten), желающихъ выплавать цензъ для полученія званія капитана, а также извѣстное число машинистовъ-учениковъ (Maschineneleven),за возмѣщеніе

расходовъ по содержанію этихъ лицъ, и пользоваться ими для служебныхъ цѣлей, соотвѣтственно ихъ квалификаціи.

Статья XVIII.

Суда, къ которымъ получаютъ примѣненіе постановленія настоящаго закона, подлежатъ особому контролю морского присутствія.

Статья XIX.

Порядокъ примѣненія настоящаго закона будетъ установленъ административными распоряженіями.

Статья XX.

Настоящій законъ вступаетъ въ дѣйствіе съ 1 февраля 1907 г. и остается въ силѣ въ отношеніи постановленій, касающихся судостроительной преміи, впредь до того времени, когда будетъ исчерпано установленное въ статьѣ XI общее количество тоннъ, въ остальномъ же до 31 декабря 1916 года.

Статья XXI.

Права, пріобрѣтенныя на эксплоатаціонную премію до 31 декабря 1906 г. на основаніи закона 27 декабря 1893 г., R. G. Bl. № 189, остаются въ силѣ сообразно означенному закону.

За рейсы, которые будутъ совершаться въ моментъ вступленія въ силу настоящаго закона, назначается навигаціонная премія согласно постановленіямъ закона 27 декабря 1893 г. R. G. Bl. № 189.

Эти навигаціонныя преміи, а равно всѣ другія, возникшія за силою постановленій закона 27 декабря 1893 г., R. G. Bl. № 189, но еще не удовлетворенныя претензіи на навигаціонную премію, наконецъ, всѣ еще неудовлетворенныя претензіи на эксплоатаціонную премію за время до 1 января 1907 г. подлежатъ удовлетворенію внѣ позаимствованій изъ установленной въ статьѣ XII настоящаго закона общей суммы.

Статья XXII.

Исполненіе настоящаго закона поручается министру торговли и министру финансовъ.

4. ВЕНГРІЯ.

1) Законъ 30 іюня 1893 года о государственной поддержкѣ и поощреніи венгерскихъ торговыхъ судовъ, занимающихся вольнымъ мореходствомъ.

§ 1. Тѣ изъ занимающихся вольнымъ мореходствомъ (freie Seeschiffahrt) судовъ, которыя по крайней мѣрѣ въ $^2/_3$ состоятъ

въ собственности венгерскихъ подданныхъ, пользуются двоякаго рода государственнымъ воспособленіемъ:

1) воспособленіемъ въ покрытіе капитальныхъ затратъ и

2) особымъ воспособленіемъ въ покрытіе эксплоатаціонныхъ расходовъ по рейсамъ, совершаемымъ въ интересахъ отечественной торговли.

§ 2. Государственное воспособленіе въ покрытіе капитальныхъ затратъ соразмѣряется съ чистою вмѣстимостью судна и выплачивается въ теченіе пятнадцати лѣтъ, считая со дня спуска судна со стапеля.

Это воспособленіе составляетъ для перваго года по спускѣ судна со стапеля:

1) 6 к. за каждую регистровую тонну чистой вмѣстимости парусныхъ судовъ большого каботажа;

2) 9 к. за каждую регистровую тонну чистой вмѣстимости парусныхъ судовъ дальняго плаванія;

3) 9 к. за каждую регистровую тонну чистой вмѣстимости паровыхъ судовъ большого каботажа;

4) 12 к. за каждую регистровую тонну чистой вмѣстимости паровыхъ судовъ дальняго плаванія.

Означенныя въ предыдущихъ пунктахъ ставки со второго года, считая со дня спуска судна со стапеля, подвергаются ежегодному сокращенію на 7% суммы воспособленія, причитавшейся судну въ предшествующемъ году.

Воспособленіе, о которомъ идетъ рѣчь въ настоящемъ параграфѣ, выплачивается также уже находившимся въ практикѣ судамъ, если они въ остальномъ отвѣчаютъ требованіямъ закона, причемъ и въ этомъ случаѣ для опредѣленія размѣра воспособленія дѣлаются соотвѣтствующія возрасту судна процентныя отчисленія, и самое воспособленіе производится судну лишь до достиженія имъ пятнадцатилѣтняго возраста.

§ 3. Особое государственное воспособленіе производится за рейсы, совершаемые въ интересахъ венгерской торговли изъ отечественныхъ портовъ или въ таковые, по соразмѣрности съ длиною сихъ рейсовъ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) воспособленіе составляетъ за каждыя 100 миль пробѣга и каждую регистровую тонну 5 геллеровъ;

2) при опредѣленіи числа пройденныхъ судномъ миль принимаются во вниманіе кратчайшія между портами отправленія и назначенія морскія разстоянія;

3) производство воспособленія по истеченіи пятнадцати лѣтъ со дня спуска судна со стапеля прекращается.

§ 4. Государственное воспособленіе въ покрытіе капитальныхъ затратъ по пріобрѣтенію судовъ, которыя сооружены изъ желѣза или стали, и на основаніи предписаній «Веритасъ» и англійскаго

«Ллойда», какъ въ отношеніи своей конструкціи, такъ равно и въ отношеніи своего оборудованія включены въ первый классъ, производится:

а) предпріятіямъ, занимающимся вольнымъ мореходствомъ:

1) за тѣ парусныя и паровыя суда, которыя въ концѣ 1892 года уже находились въ ихъ владѣніи и еще не достигли десятилѣтняго возраста, считая со дня спуска со стапеля;

2) за тѣ парусныя и паровыя суда, которыя были куплены или построены означенными предпріятіями послѣ 1 января 1893 года,— въ теченіе пятнадцатилѣтняго, считая со дня спуска со стапеля, періода времени;

б) предпріятіямъ, состоящимъ въ обязательственныхъ отношеніяхъ къ Правительству за тѣ, обладающія вышеуказанною квалификаціею парусныя и паровыя суда, которыя пріобрѣтены съ согласія Министра Торговли сверхъ установленнаго по договору комплекта съ цѣлью эксплоатаціи исключительно въ вольномъ мореходствѣ.

§ 5. Особое государственное воспособленіе производится лишь за рейсы въ такихъ сообщеніяхъ, въ которыхъ не совершается обязательныхъ регулярныхъ рейсовъ какимъ-нибудь субсидируемымъ казною мореходнымъ предпріятіемъ, а именно:

а) въ пользу отечественныхъ предпріятій, занимающихся вольнымъ мореходствомъ, за рейсы, совершаемые судами моложе 15-ти-лѣтняго возраста, которыя къ концу 1892 году уже состояли во владѣніи этихъ предпріятій, либо куплены или построены послѣдними послѣ 1 января 1893 года, если эти суда удовлетворяютъ означеннымъ въ § 4 требованіямъ;

б) въ пользу отечественныхъ предпріятій, состоящихъ въ обязательственныхъ отношеніяхъ къ Правительству за рейсы, совершаемые новыми, отвѣчающими вышеуказанной квалификаціи, судами, которыя пріобрѣтены съ согласія Министра Торговли сверхъ установленнаго по договору комплекта.

Это воспособленіе не производится за рейсы, совершаемые между портами, лежащими въ установленныхъ закономъ 1879 года предѣлахъ малаго каботажа.

§ 6. Установленныя настоящимъ закономъ воспособленія въ покрытіе капитальныхъ затратъ и расходовъ по эксплоатаціи судна не производятся за суда, которыя пріобрѣтены фабричнымъ предпріятіемъ для цѣлей перевозки необходимыхъ ему матеріаловъ.

§ 7. Необходимый для оказанія поддержки вольному мореходству кредитъ ежегодно вносится въ государственную смѣту и утверждается законодательнымъ корпусомъ.

Впредь до новаго по сему предмету постановленія законодательнаго корпуса размѣръ означеннаго кредита не долженъ превышать 200.000 к.

*

§ 8. Обозначенныя въ § 1 суда пользуются, на ряду съ указанными въ предыдущихъ параграфахъ воспособленіями, еще слѣдующими льготами:

а) недоимки, числящіяся къ концу 1892 года за парусными судами по уплатѣ налоговъ, налоговыхъ надбавокъ и прочихъ сборовъ, списываются со счетовъ вмѣстѣ съ процентами;

б) зарегистрованныя до конца 1892 года парусныя суда на шестилѣтній срокъ освобождаются отъ платежа промысловаго налога;

в) предпріятія, не состоящія въ обязательственныхъ отношеніяхъ къ Правительству, освобождаются на десятилѣтній срокъ, считая со дня спуска судовъ со стапеля, отъ платежа налога и слѣдуемыхъ по соразмѣрности съ нимъ надбавокъ, причитающихся съ дохода, который былъ полученъ отъ эксплоатаціи зарегистрованныхъ до конца 1892 года пароходовъ дальняго плаванія и большого каботажа; кромѣ того, отъ налога на доходы, полученные отъ эксплоатаціи пріобрѣтенныхъ послѣ 1 января 1893 года пароходовъ дальняго плаванія и большого каботажа, а также парусныхъ судовъ, поскольку они соотвѣтствуютъ постановленіямъ § 4 настоящаго закона;

г) покупка и безвозмездная передача новыхъ судовъ, обладающихъ вышеуказанною въ § 4 квалификаціею, оплачивается пошлинами и сборами; поскольку, однако, мореходныя предпріятія учреждены въ формѣ акціонерныхъ обществъ, договоры и другіе документы, имѣющіе отношеніе къ учрежденію акціонернаго общества или къ увеличенію акціонернаго капитала, а также къ выпуску акцій какъ при учрежденіи общества, такъ и въ періодъ его дѣятельности, не оплачиваются гербовымъ или другими сборами.

Отечественныя мореходныя предпріятія, состоящія въ обязательственныхъ отношеніяхъ къ правительству, имѣютъ право на эти льготы только въ отношеніи доходовъ, получаемыхъ ими отъ дѣятельности, не обусловленной заключенными договорами.

§ 9. Предусматриваемыми настоящимъ закономъ государственными воспособленіями и льготами могутъ пользоваться какъ единоличныя, такъ и товарищескія предпріятія (не исключая акціонерныхъ обществъ), независимо отъ числа судовъ, находящихся въ ихъ распоряженіи.

§ 10. Тѣ изъ подвергшихся капитальному ремонту парусныхъ судовъ большого каботажа и дальняго плаванія, которыя были зарегистрованы не позднѣе конца 1892 году, пользуются въ теченіе 5 лѣтъ, считая отъ вступленія въ силу настоящаго закона, воспособленіемъ въ размѣрѣ двухъ кронъ за каждую новую тонну.

Однако, это воспособленіе выплачивается только тѣмъ изъ числа вышеупомянутыхъ судовъ, возрастъ которыхъ не превышаетъ 25 лѣтъ и пока они не достигли этого возраста и имѣютъ, по спискамъ классификаціоннаго бюро «Веритасъ», классъ не ниже 1 В/[1].

§ 11. Министръ Торговли имѣетъ право контролировать дѣятельность предпріятій, пользующихся воспособленіемъ на основаніи настоящаго закона.

§ 12. Мореходныя предпріятія, пользующіяся государственнымъ воспособленіемъ, должны взять на себя обязательство въ томъ:

1) что они не станутъ продавать судовъ, за которыя получаютъ государственное воспособленіе, безъ разрѣшенія Министра Торговли, а въ случаѣ несоблюденія этого обязательства возвратятъ всю сумму полученнаго ими воспособленія;

2) что въ случаѣ войны или мобилизаціи они предоставятъ по требованію властей всѣ свои суда въ распоряженіе правительства за соотвѣтствующую плату или вознагражденіе;

3) что по требованію Министра Торговли они будутъ перевозить безплатно должностныхъ лицъ.

§ 13. Обслуживающія морскія суда сооруженія, морскія верфи и эллинги, удовлетворяющія техническимъ требованіямъ ремонтныя мастерскія, сухіе и плавучіе доки, независимо отъ того, были ли они сооружены отдѣльными лицами или товариществами, или акціонерными обществами, а также акціонерныя общества, обслуживающія малый каботажъ, пользуются льготами, установленными въ ст. XIII закона 1890 года.

§ 14. Порядокъ пользованія государственными воспособленіями и другими льготами опредѣляется Министромъ Торговли по соглашенію съ Министромъ Финансовъ особою инструкціею.

§ 15. Вопросъ о томъ, обладаетъ-ли данное судно упомянутыми въ настоящемъ законѣ качествами и имѣетъ-ли оно право на установленныя въ настоящемъ законѣ льготы, разрѣшается Министромъ Торговли, который по вопросу о предоставленіи предусматриваемыхъ въ § 18 льготъ дѣйствуетъ по соглашенію съ Министромъ Финансовъ.

§ 16. Настоящій законъ вступаетъ въ дѣйствіе со дня его опубликованія въ «Törvènytàr» и остается въ силѣ въ теченіе 10 лѣтъ. Предоставленныя въ теченіе срока дѣйствія этого закона отдѣльнымъ лицамъ или товариществамъ воспособленія и льготы дѣйствительны на сроки, установленные §§ 2, 3 и 8.

Приведеніе въ исполненіе настоящаго закона возлагается на Министровъ Торговли и Финансовъ.

2) Законъ 15 іюня 1895 года о выдачѣ пособій изъ казны за постройку морскихъ судовъ въ Венгріи.

§ 1. Судостроители, занимающіеся профессіонально и на соотвѣтствующихъ верфяхъ постройкою судовъ, имѣютъ право (пока настоящій законъ будетъ въ силѣ) на государственныя субсидіи, опредѣленныя въ послѣдующихъ параграфахъ.

§ 2. Для постройки корпусовъ кораблей, субсидія опредѣляется потонно съ общей вмѣстимости, опредѣляемой на основаніи дѣйствующей системы, и можетъ достигать отъ 30 до 60 кронъ для пароходовъ и парусныхъ судовъ, построенныхъ изъ желѣза или изъ стали, и 10 кронъ для пароходовъ и парусныхъ судовъ, построенныхъ изъ дерева. Построенными изъ дерева будутъ считаться всѣ тѣ суда, которыхъ внѣшняя обшивка деревянная.

§ 3. За двигательныя машины и весь вспомогательный механизмъ, котлы и проводныя трубы, въ томъ случаѣ, если таковыя строятся въ той же мастерской, какъ и корабль, или же если они заказаны въ другой также туземной мастерской, государственная субсидія за новыя машины и части машины можетъ достигать отъ 10 до 15 кронъ со ста киллограммовъ вѣса, а за новые котлы и трубы отъ 6 до 10 кронъ со ста киллограммовъ вѣса.

§ 4. Означенная въ предыдущихъ параграфахъ субсидія будетъ предоставлена, смотря по тому, построено-ли судно вполнѣ или отчасти изъ туземнаго матеріала.

§ 5. Кораблестроители, желающіе воспользоваться субсидіями на основаніи сего закона, должны будутъ подвергаться контролю, установленному министерствомъ торговли.

§ 6. Впредь до дальнѣйшихъ распоряженій, субсидіи, предоставляемыя на основаніи сего закона, не могутъ превышать ежегодно сумму 200.000 кр.

§ 7. Способъ выдачи субсидій, точно такъ же какъ и порядокъ ходатайствъ о таковой, будутъ установлены министерствомъ торговли, по предварительномъ соглашеніи съ министерствомъ финансовъ, и ему предоставляется право рѣшить, имѣетъ-ли, и въ какой мѣрѣ, тотъ или другой судостроитель право на полученіе субсидіи.

Сей законъ входитъ въ силу съ 1-го января 1896 г. и остается въ дѣйствіи въ продолженіе 10 лѣтъ. Министру Торговли поручено примѣненіе сего закона.

Отдѣльныя постановленія.

§ 1. Подъ строителями морскихъ судовъ, къ которымъ относятся постановленія закона 1895 г. о субсидіяхъ, подразумѣваются всѣ тѣ, которые профессіонально занимаются этимъ дѣломъ на территоріи Венгерской Короны въ соотвѣтствующихъ верфяхъ, устроенныхъ и снабженныхъ всѣми снарядами и придаточными къ сему предпріятію мастерскими, въ чемъ морскому вѣдомству предоставляется удостовѣриться на основаніи существующихъ законовъ.

§ 2. Кораблестроители, желающіе получить преміи, означенныя въ §§ 2 и 3 сего закона, должны будутъ представлять, прежде чѣмъ приступить къ постройкѣ, прошеніе въ морское вѣдомство; въ послѣднемъ опредѣляется величина преміи, которая, на основаніи §§ 2 и 3 закона, можетъ быть предоставлена.

Прошеніе это должно содержать:

а) измѣренія корабля;

б) матеріалъ, изъ котораго онъ будетъ построенъ;

в) происхожденіе матеріала;

г) количество туземнаго матеріала, который пойдетъ на постройку и снаряженіе судна;

д) приблизительное количество тоннъ судна.

Если прошеніе подается относительно судна, снабженнаго двигательною силою, то оно должно содержать также указаніе на качество машинъ, котла или котловъ, и всѣхъ снарядовъ, а также указаніе тѣхъ частей машинъ и котловъ, которые будутъ построены изъ туземнаго матеріала, приблизительный вѣсъ послѣдняго и, наконецъ, будутъ-ли машины, котлы и проводныя трубы поставлены тѣмъ же кораблестроителемъ или какимъ-либо инымъ національнымъ заводомъ.

Прошеніе передается морскимъ вѣдомствомъ министру торговли, который, послѣ разсмотрѣнія, передаетъ его для послѣдующихъ распоряженій въ особую коммисію, согласно § 4 сего положенія.

§ 3. Премія за постройку корпуса судна, двигательныхъ и вспомогательныхъ машинъ, котловъ и трубъ (§§ 2 и 3 закона) соразмѣряется съ валовымъ количествомъ тоннъ, опредѣляемымъ, на основаніи существующихъ законовъ объ измѣреніи, съ вѣсомъ машинъ, котловъ и трубъ и отношеніемъ между количествомъ и цѣною туземныхъ матеріала и издѣлій, потребныхъ для постройки машинъ, котловъ и трубъ—и общимъ количествомъ матеріаловъ, идущихъ на эту постройку.

Количество тоннъ судна удостовѣряется мѣрительнымъ свидѣтельствомъ. Подъ словомъ «туземное» подразумѣваются страны Венгерской Короны.

§ 4. Для того, чтобы установить, можетъ-ли быть по смыслу §§ 2, 3 и 4 закона предоставлена субсидія судостроителю, и въ какомъ размѣрѣ (§ 7), коммисія свѣдущихъ лицъ, принявъ въ соображеніе содержаніе § 3 настоящаго постановленія и основываясь на данныхъ, сообщенныхъ ей во исполненіе этого же постановленія, представляетъ о томъ министру торговли.

Коммисія эта состоитъ изъ двухъ членовъ отъ министерства торговли и двухъ спеціальныхъ чиновниковъ морского вѣдомства.

Предсѣдатель назначается министерствомъ торговли изъ лицъ, состоящихъ въ семъ министерствѣ. Члены отъ морского вѣдомства избираются одинъ изъ морского отдѣла, другой изъ техническаго, и оба, по представленію морского вѣдомства, утверждаются министромъ торговли.

§ 5. Коммисія дѣйствуетъ на основаніи спеціальной инструкціи, составленной министерствомъ торговли. Кораблестроитель обязанъ по требованію названной коммисіи представить ей всѣ планы судна, машинъ, котловъ и т. д. и, вообще, дать ей всѣ требуе-

мыя и нужныя объясненія и справки. Размѣръ субсидіи опредѣляется по представленію коммисіи министерствомъ торговли.

§ 6. Для доказательства, что для постройки судна, машины, котла, трубъ и т. д. будетъ употреблѣнъ туземный матеріалъ (дерево, желѣзо, сталь, мѣдь), а также, что двигательныя и вспомогательныя машины, котлы и трубы суть произведенія туземной промышленности, требуется представленіе свидѣтельства собственника или директора завода, поставляющаго строительный матеріалъ и предметы снаряженія, и марки этого завода.

Свидѣтельство это должно быть подтверждено заявленіемъ подлежащей торгово-промышленной палаты, въ раіонѣ которой находится заводъ или промышленное заведеніе; въ заявленіи удостовѣряется, что матеріалъ для машинъ, котловъ и трубъ дѣйствительно поставленъ отъ данныхъ завода или промышленнаго заведенія.

Матеріалъ, употребленный на постройку судна, машинъ, котловъ, трубъ и т. д., туземное происхожденіе которыхъ не доказано подобнымъ удостовѣреніемъ, будетъ разсматриваться какъ иностранный.

§ 7. Въ томъ случаѣ, если кораблестроитель производитъ въ собственной мастерской или на заводѣ матеріалъ, нужный для постройки судна, машины, котловъ, трубъ и т. д., онъ обязанъ при прошеніи представить о томъ свидѣтельство, требуемое § 6.

Однако, какъ въ этомъ случаѣ, такъ и въ случаѣ, предусмотрѣнномъ § 6, коммисія, несмотря на представленіе удостовѣренія, имѣетъ право принять всякія мѣры, которыя, по ея усмотрѣнію, будутъ необходимы для того, чтобы удостовѣриться въ томъ, что матеріалъ, употребленный для постройки и снаряженія корабля, дѣйствительно туземнаго происхожденія.

§ 8. Для того, чтобы опредѣлить количество матеріала, который пойдетъ на постройку, строитель долженъ представить точныя о томъ данныя.

§ 9. Если кораблестроитель послѣ постройки машинъ, котловъ, трубъ и т. д., или послѣ пріобрѣтенія ихъ, пожелаетъ получить премію, упомянутую въ § 3 закона, онъ долженъ опредѣлить вѣсъ ихъ, доставить въ распоряженіе коммисіи, упомянутой въ § 4, соотвѣтствующіе для взвѣшиванія аппараты, надлежащимъ образомъ испытанные, и предоставить ей безвозмездно весь требующійся для взвѣшиванія персоналъ.

§ 10. Если одинъ или нѣсколько кораблестроителей пожелаютъ получить премію, и таковая не можетъ быть покрыта назначеннымъ кредитомъ, то министерству торговли предоставляется рѣшить, въ какихъ предѣлахъ и въ какой пропорціи должна быть назначена премія одному или другому строителю или за то или другое судно.

§ 11. Наблюденіе и контроль за ходомъ постройки кораблей, для которыхъ испрашивается премія (§§ 2, 3 и 5), принадлежитъ коммисіи, упомянутой въ § 4.

§ 12. Подрядчикъ обязанъ дать возможность коммисіи и отдѣльнымъ ея членамъ, назначеннымъ для контроля, прибыть на мѣсто постройки, если оно не находится внѣ раіона Фіумскаго порта, а если такой переѣздъ связанъ съ издержками, то подрядчикъ долженъ взять ихъ на себя.

§ 13. Всѣ споры, могущіе возникнуть между подрядчикомъ и коммисіею, разрѣшаются Министерствомъ Торговли.

§ 14. Выдача преміи (§§ 2, 3 и 7 закона) производится слѣдующимъ путемъ: по окончаніи постройки судна, подрядчикъ, признанный достойнымъ полученія преміи, обязанъ представить морскому вѣдомству прошеніе, въ которомъ должно быть упомянуто названіе судна и, если оно построено на средства пароходнаго общества—названіе такового и мѣсто его нахожденія, а равно—туземное ли оно или иностранное. Къ прошенію сему, сверхъ того, должно быть приложено:

а) заявленіе судохозяина или представителя общества о томъ, что оно пріобрѣло въ собственность судно, построенное для нихъ; что таковое построено, согласно принятымъ объими сторонами условіямъ, и что между ними и строителями нѣтъ никакихъ несогласій;

б) свидѣтельство объ измѣреніи судна или котла;

в) свидѣтельство классификаціоннаго отдѣла, подъ вѣдѣніемъ котораго было построено судно, или удостовѣренная копія съ такового;

г) свидѣтельство о происхожденіи туземнаго матеріала, употребленнаго на постройку, скрѣпленное контрольной коммисіей;

д) свидѣтельство о вѣсѣ машины и отдѣльно—котловъ и трубъ, за постройку которыхъ испрашивается премія, также скрѣпленное коммисіей;

е) удостовѣреніе коммисіи, что судно построено согласно постановленіямъ закона и дополнительныхъ правилъ, и что по своей постройкѣ оно достойно преміи, назначенной на сей предметъ коммисіею.

Морскимъ же вѣдомствомъ предполагается сумма преміи, которая, на основаніи закона и представленія коммисіи, можетъ быть назначена Министерствомъ Торговли.

5. ЯПОНІЯ.

1) Законъ 23 марта 1896 г. о воспособленіяхъ торговому мореходству.

Статья 1.

Суда, внесенныя въ списки японскихъ судовъ, какъ принадлежащія японскимъ подданнымъ или торговымъ товариществамъ, найщиками которыхъ состоятъ японскіе подданные, и промышляю-

щія перевозкой пассажировъ и товаровъ между Японіей и за границей или между иностранными портами, могутъ на основаніи постановленій настоящаго закона получать изъ казны воспособленіе.

Статья 2.

Настоящій законъ распространяется только на суда, построенныя изъ желѣза или стали, валовою вмѣстимостью болѣе 1.000 тоннъ, при минимальной скорости хода въ 10 морскихъ миль.

Статья 3.

Для полученія воспособленія мореходное предпріятіе должно обратиться съ соотвѣтствующимъ ходатайствомъ къ Правительству.

Статья 4.

Нижеозначенныя суда не имѣютъ права на полученіе воспособленія:

1) суда заграничной постройки, возрастъ которыхъ во время внесенія ихъ въ японскій судовой списокъ превышалъ 5 лѣтъ;

2) суда старше 15 лѣтъ;

3) суда, обслуживающія сообщенія, за которыя японское правительство уже выплачиваетъ субсидію.

Статья 5.

Воспособленіе выплачивается въ слѣдующемъ размѣрѣ:

судно валовой вмѣстимостью свыше 1.000 тоннъ и скоростью хода въ 10 морскихъ миль получаетъ за каждыя 1.000 миль пробѣга по 25 сенъ съ тонны валовой вмѣстимости. За каждыя лишнія 500 тоннъ, сверхъ установленныхъ 1.000 тоннъ, воспособленіе увеличивается на 10%, что составляетъ 2 сена 5 риновъ, за тоннъ и за каждую лишнюю милю скорости—на 20% или на 5 сенъ, причемъ тоннажъ сверхъ 6.000 тоннъ и скорость хода свыше 17 узловъ не служатъ основаніемъ для вышеозначенныхъ прибавокъ.

Это воспособленіе выплачивается въ теченіе первыхъ 15 лѣтъ послѣ постройки судна, начиная же съ 16 года оно подвергается ежегодному сокращенію на 5%.

Статья 6.

При опредѣленіи совершеннаго судномъ пробѣга принимается во вниманіе кратчайшее морское разстояніе между портами. Для судовъ, заходившихъ передъ уходомъ за границу въ нѣсколько японскихъ портовъ, началомъ плаванія считается послѣдній японскій портъ, для судовъ же, приходящихъ изъ-за границы, конечнымъ пунктомъ, при опредѣленіи пройденнаго разстоянія, счи-

тается первый японскій портъ, въ который они заходятъ. Для полученія воспособленія требуется, чтобы портъ захода былъ удостовѣренъ мѣстными властями.

Статья 7.

Министръ Сообщеній имѣетъ право во всякое время обратить получающія воспособленіе суда, за соотвѣтственное вознагражденіе, на удовлетвореніе потребностей государства, при чемъ мореходному предпріятію предоставляется, въ теченіе трехъ мѣсяцевъ съ момента полученія распоряженія означеннаго Министра, подать жалобу въ судъ относительно размѣра названнаго вознагражденія, но подача такой жалобы не пріостанавливаетъ дѣйствія сдѣланнаго распоряженія.

Статья 8.

Пользующіяся воспособленіемъ на основаніи ст. 3 суда обязаны принимать на бортъ, по требованію Министра, мореходовъ-воспитанниковъ и оплачивать ихъ содержаніе, а именно: суда, вмѣстимостью отъ 1.000 до 2.500 тоннъ, принимаютъ и содержатъ двухъ воспитанниковъ, отъ 2.500 до 4.000 тоннъ—трехъ и свыше 4.000 тоннъ—четырехъ.

Статья 9.

Мореходныя предпріятія, суда которыхъ получаютъ воспособленіе на основаніи ст. 3, не могутъ, безъ особаго на то разрѣшенія Министра Сообщеній, принимать на службу по администраціи или въ качествѣ лицъ судового экипажа иностранцевъ. Отступленіе отъ сего правила допускается лишь въ случаѣ необходимости замѣстить во время плаванія за границей освободившуюся за смертью вакансію и вообще въ случаяхъ крайней необходимости, причемъ на сіе должно быть испрошено предварительное разрѣшеніе мѣстной власти (консульства), а затѣмъ безотлагательно—утвержденіе вышеупомянутаго Министра.

Статья 10.

Суда, пользующіяся воспособленіемъ, обязаны принимать на бортъ, по указанію вышеупомянутаго Министра, безплатно почтовыхъ чиновниковъ и перевозить почту.

Статья 11.

Суда, получающія воспособленіе или получавшія таковое не далѣе, какъ три года тому назадъ, не могутъ быть проданы, отданы въ наемъ, обмѣнены, подарены или заложены иностранцамъ, за

исключеніемъ того случая, когда сумма полученнаго воспособленія полностью будетъ возвращена и когда, вслѣдствіе непреодолимой силы, судно не могло продолжать плаванія, или если на то будетъ дано особое разрѣшеніе Министра.

Статья 12.

Министръ Сообщеній можетъ адресовать распоряженія, касающіяся предусмотрѣнныхъ настоящимъ закономъ обязанностей судовладѣльца, непосредственно его представителю или судоводителю.

Статья 13.

Виновный въ полученіи воспособленія мошенническимъ способомъ или въ нарушеніи постановленія ст. 11 наказывается тюремнымъ заключеніемъ отъ 1 до 5 лѣтъ и денежнымъ штрафомъ въ размѣрѣ отъ 200 до 1.000 іенъ.

Покушеніе на такое преступленіе карается по законамъ уголовнымъ.

Статья 14.

Виновный въ неисполненіи подлежащихъ распоряженій Министра Сообщеній или постановленій ст. 9 наказывается денежнымъ штрафомъ въ размѣрѣ отъ 20 до 200 іенъ.

Статья 15.

Уголовная отвѣтственность по совокупности преступленій не распространяется на нарушителей настоящаго закона.

Статья 16.

Полученное посредствомъ мошенничества воспособленіе должно быть возвращено полностью.

Статья 17.

Въ случаѣ нарушенія настоящаго закона судовладѣльцемъ, его представителемъ или судоводителемъ, Министръ Сообщеній можетъ прекратить дальнѣйшее производство воспособленія.

Статья 18.

Когда дѣло касается акціонерныхъ предпріятій, то вышеупомянутыя карательныя мѣры примѣняются къ директору или отвѣтственному участнику предпріятія.

Статья 19.

Настоящій законъ вступаетъ въ дѣйствіе 1-го октября 1896 года.

2) Законъ 24 марта 1896 года о воспособленіяхъ судостроенію.

Статья 1.

Судостроительныя предпріятія, участники или акціонеры которыхъ состоятъ исключительно изъ японскихъ подданныхъ, получаютъ за каждое находящееся въ постройкѣ судно, если они удовлетворяютъ условіямъ, установленнымъ Министромъ Сообщеній, особое изъ казны воспособленіе.

Статья 2.

Чтобы имѣть право на воспособленіе, судно, находящееся въ постройкѣ, должно быть сооружено изъ желѣза или стали, имѣть валовую вмѣстимость не менѣе 700 тоннъ и строиться подъ наблюденіемъ Министерства Сообщеній.

Статья 3.

Воспособленіе выплачивается въ слѣдующемъ размѣрѣ: за суда съ валовой вмѣстимостью отъ 700 до 1.000 тоннъ—по 12 іенъ за тонну; за суда вмѣстимостью свыше 1.000 тоннъ—по 20 іенъ за тонну; за построенные въ Японіи котлы и машины—по 5 іенъ за одну лошадиную силу.

Статья 4.

Строительные матеріалы должны быть исключительно японскаго происхожденія.

Статья 5.

Воспособленіе, полученное мошенническимъ способомъ, должно быть возвращено, причемъ виновный подвергается тюремному заключенію отъ 1 до 5 лѣтъ и денежному трафу отъ 200 до 1.000 іенъ.

Покушеніе на это преступленіе карается по законамъ уголовнымъ.

Статья 6.

Уголовная отвѣтственность по совокупности преступленій не распространяется на нарушителей настоящаго закона.

Статья 7.

Когда дѣло касается акціонерныхъ предпріятій, то вышеупомянутыя карательныя мѣры примѣняются къ директору или отвѣтственному участнику предпріятія.

Статья 8.

Настоящій законъ вступаетъ въ дѣйствіе 1-го октября 1896 года за 15-лѣтній срокъ.

XIV. Очеркъ мѣръ поощренія отечественнаго мореходнаго промысла.

Среди разнообразныхъ сферъ приложенія капитала и труда мореходный промыселъ занимаетъ положеніе, которое вызываетъ необходимость особаго отношенія законодателя къ этой отрасли народнаго хозяйства. Въ процвѣтаніи торговаго мореплаванія заинтересована вся страна въ ея цѣломъ и притомъ не только въ отношеніи экономическомъ, но и въ такой же мѣрѣ и въ отношеніи политическомъ, ибо если есть основаніе утверждать, что завоеваніе внѣшнихъ рынковъ, въ которыхъ такъ нуждается развивающаяся промышленность, обезпечивается лишь наличностью собственнаго достаточнаго торговаго флота, то съ такимъ же правомъ можно говорить о значеніи этого флота для государственной обороны.

Эта всеобъемлющая роль торговаго флота, давно сознаваемая всѣми правительствами, побуждаетъ ихъ къ энергичнымъ усиліямъ, направленнымъ къ созданію возможно благопріятныхъ условій для развитія національнаго морского транспорта.

На тотъ-же путь должно было стать и Русское Правительство. Страна наша располагаетъ длинною морскою границею, удобными портами, глубоко внѣдряющимися въ территорію, широко развѣтвленною системою водныхъ и рельсовыхъ путей, соединяющихъ экономическіе центры страны со всѣми важнѣйшими пограничными, у моря лежащими, пунктами и, наконецъ, грузами, могущими дать работу громадному флоту. Словомъ, у насъ имѣется нынѣ на лицо извѣстная совокупность условій, которую надо только надлежащимъ образомъ использовать, чтобы вдохнуть жизнь въ нашъ торговый флотъ.

Если обратиться къ тѣмъ формамъ, въ которыхъ проявляется попечительная въ отношеніи національнаго флага дѣятельность разныхъ правительствъ, то нельзя будетъ не отмѣтить двухъ основныхъ тенденцій, повсемѣстно налагающихъ свою печать на эту дѣятельность:

1) тенденціи закрѣпить за торговымъ флотомъ національный его характеръ и

2) тенденціи обезпечить ему по возможности благопріятныя условія развитія и процвѣтанія.

Національзація торговаго флота, выражающаяся въ устраненіи отъ мореходнаго промысла иностранцевъ, признается необходимой въ виду тѣхъ чисто-національныхъ задачъ, къ осуществленію которыхъ призывается торговый флотъ и которыя не могутъ быть возложены на иностранцевъ, не связанныхъ со страной никакими иными интересами, кромѣ интереса личной выгоды. Засимъ, національзація торговаго флота внушается правительствамъ желаніемъ устранить иностранцевъ отъ разнообразныхъ выгодъ, которыя выпадаютъ на долю торговаго флота, вслѣдствіе примѣненія къ нему поощрительныхъ мѣропріятій, послѣднія же представляются тѣмъ болѣе необходимыми, что торговый флотъ, одна изъ тѣхъ немногихъ отраслей приложенія капитала и труда, на которыя не распространяется покровительственное дѣйствіе таможенныхъ пошлинъ. Это обстоятельство особенно важно, такъ какъ таможенныя пошлины, охраняя отечественную промышленность отъ иностраннаго соперничества, поднимаютъ доходность работающихъ въ этой промышленности капиталовъ и, такимъ образомъ, затрудняютъ притокъ ихъ въ непользующуюся таможенной охраной мореходную промышленность. Торговый флотъ оказывается въ виду этого поставленнымъ въ исключительно неблагопріятныя условія въ смыслѣ прилива къ нему капиталовъ, а потому уже по соображеніямъ справедливости представляется необходимымъ придти на помощь торговому флоту и оказать ему поддержку, на которую онъ вправѣ разсчитывать.

Соображенія эти пріобрѣтаютъ особую силу въ примѣненіи къ Россіи, торговому флоту которой приходится считаться съ такою дороговизною капиталовъ, какой не знаетъ ни одна изъ другихъ культурныхъ странъ, и въ которой поэтому покровительственная въ отношеніи торговаго флота политика, а вмѣстѣ съ нею и національзація его, представляются особенно настоятельными.

Первоначальное русское законодательство о національномъ флагѣ проникнуто было значительною терпимостью къ иностранцамъ въ отечественномъ торговомъ флотѣ. Дѣло доходило до того, что шкипера иностранныхъ судовъ подымали въ заграничныхъ портахъ русскій флагъ, чтобы воспользоваться тамъ преимуществами, предоставленными по трактатамъ русскому флагу. На одинъ изъ такихъ случаевъ обратило вниманіе въ 1863 году Французское Правительство, сдѣлавшее соотвѣтственное представленіе Русскому Правительству. Такъ возникъ вопросъ о пересмотрѣ дѣйствовавшихъ первоначально законоположеній о правѣ плаванія подъ русскимъ флагомъ. Образованная для выработки проекта новыхъ по сему предмету правилъ спеціальная коммисія признала необходимымъ установить, въ качествѣ общаго правила, тотъ принципъ, что право поднятія русскаго флага должно принадлежать исключительно русскимъ подданнымъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣя въ виду, что мореходныя суда часто состоятъ во владѣніи

нѣсколькихъ лицъ, въ числѣ коихъ числятся и иностранцы, и что при слабомъ еще развитіи нашего мореходнаго промысла вообще было бы неосторожно совершенно устранять отъ участія во владѣніи русскими судами иностранцевъ, которые своими капиталами, знаніемъ дѣла и заграничными торговыми связями не мало содѣйствуютъ развитію нашего судоходства,—коммисія предположила прово поднятія русскаго флага распространить: 1) на русскія акціонерныя общества, правленія коихъ находятся въ предѣлахъ Имперіи; 2) на торговые дома, если одинъ изъ главныхъ распорядителей, имѣющихъ подпись, состоитъ въ русскомъ подданствѣ, и 3) на лицъ, построившихъ или купившихъ корабль на общемъ иждивеніи, если начальный товарищъ принадлежитъ къ русскимъ подданнымъ.

Предположенія эти получили силу закона 23 іюня 1865 года.

Нельзя не обратить вниманія на то, что новый законъ представлялъ собою лишь очень слабую попытку націонализаціи флота. Допуская во всѣхъ формахъ совмѣстнаго владѣнія судами не только участіе, но даже преобладаніе иностранныхъ подданныхъ, онъ тѣмъ самымъ рѣшительнымъ образомъ порывалъ съ основнымъ принципомъ, изъ котораго исходилъ, а именно: что право поднятія русскаго національнаго флага должно принадлежать исключительно русскимъ подданнымъ.

Допущенныя закономъ 1865 года значительныя отступленія отъ принципа націонализаціи флота въ пользу коллективнаго владѣнія менѣе всего оправдывались тѣмъ общеизвѣстнымъ фактомъ, что развитіе торговаго флота повсюду сопровождается сосредоточеніемъ морскихъ перевозочныхъ средствъ въ рукахъ могущественныхъ ассоціацій, въ частности акціонерныхъ компаній, все болѣе и болѣе вытѣсняющихъ форму единоличнаго владѣнія судами, т. е. ту именно форму, которой законъ 1865 года придалъ значеніе носительницы идеи національнаго флота по преимуществу.

Этимъ однимъ уже опредѣлялась судьба закона 1865 года. Съ теченіемъ времени онъ долженъ былъ потерять всякое реальное значеніе для той цѣли, которая имѣлась въ виду при его изданіи. Но къ этому присоединялось еще одно обстоятельство огромной важности.

Рядъ правительственныхъ мѣропріятій, направленныхъ къ поощренію нашего мореходнаго промысла, велъ неизбѣжно къ тому, что столь мало цѣнимое ранѣе право плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ стало пріобрѣтать все большую и большую цѣнность. Тотъ, кто имѣлъ это право, соединялъ съ нимъ право и на тѣ преимущества, которыя обезпечивались русскому флагу поощрительными мѣропріятіями, а такъ какъ по закону 1865 года иностранцамъ былъ открытъ широкій доступъ къ участію въ русскихъ мореходныхъ предпріятіяхъ, то въ результатѣ оказывалось,

что Русское Правительство способствовало разными привилегіями обогащенію иностранныхъ подданныхъ, что, конечно, вовсе не входило въ его расчеты.

Такова та почва, на которой постепенно созрѣвала мысль о необходимости замѣнить законъ 1865 года новымъ, послѣдовательно и до конца построеннымъ на признаніи права плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ исключительно за русскими подданными.

Такой законъ получилъ утвержденіе 6 іюня 1904 года.

Въ силу этого закона субъектомъ права плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ можетъ быть только русскій подданный или коллективное предпріятіе (акціонерная компанія, товарищество полное или на вѣрѣ, общіе хозяева), всѣ участники котораго состоятъ въ русскомъ подданствѣ. Въ отношеніи акціонерныхъ компаній устанавливается засимъ дополнительное условіе, чтобы акціи были непремѣнно именными, а правленіе находилось въ предѣлахъ Имперіи.

Вполнѣ очевидно, что законъ 1904 года возымѣетъ свое настоящее значеніе только тогда, когда будетъ проведена въ жизнь дѣйствительно широкая система поощренія національнаго торговаго флота, а до той поры можетъ быть и не совсѣмъ необоснованнымъ представляется опасеніе, что указанный законъ, при недостаточности и дороговизнѣ капиталовъ въ Россіи, обусловитъ нѣкоторую задержку въ развитіи національнаго торговаго флота.

Во всякомъ случаѣ, законъ 1904 года по ожидаемому дѣйствію его на судьбы русскаго торговаго флота ни въ коемъ случаѣ не можетъ быть сопоставляемъ съ аналогичнымъ закономъ 1869 года, запретившимъ иностранцамъ участвовать въ акціонерныхъ компаніяхъ и торговыхъ домахъ, имѣвшихъ предметомъ судоходство по Каспійскому морю. Этотъ законъ положилъ конецъ конкурренціи иностранцевъ на указанномъ морѣ, и, такимъ образомъ, далъ мощный толчекъ развитію русской предпріимчивости. Между тѣмъ законъ 1904 года схожее значеніе можетъ имѣть только въ каботажномъ плаваніи, составляющемъ привилегію русскаго флага, во всѣхъ же остальныхъ родахъ плаванія конкурренціи иностранцевъ онъ не устраняетъ, такъ какъ общее начало о томъ, что во внѣшнихъ водахъ, омывающихъ границы Имперіи, мореходный промыселъ свободенъ не только для русскихъ, но и для иностранныхъ подданныхъ (ст. 164 Уст. Торг.) остается незыблемымъ.

Въ тѣсной связи съ опредѣленіемъ условій права плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ находятся правила о приписке русскихъ морскихъ судовъ къ отечественнымъ портамъ, или такъ наз. правила о регистраціи. Они разработаны впервые въ законѣ 1865 года, о которомъ говорилось выше, и до настоящаго времени сохраняютъ свою силу. Сущность ихъ сводится къ слѣдующимъ общимъ положеніямъ. Плаваніе подъ русскимъ флагомъ раз-

рѣшается лишь по внесеніи судна опредѣленнымъ въ законѣ порядкомъ въ «корабельный списокъ» одного изъ русскихъ портовъ и по полученіи хозяиномъ судна надлежащаго въ томъ свидѣтельства, именуемаго «патентомъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ». Внесеніе судна въ корабельный списокъ можетъ быть совершено въ каждой портовой таможнѣ Имперіи. При прошеніяхъ о внесеніи судна въ корабельный списокъ даннаго порта съ означеніемъ названія судна, рода его, размѣровъ, времени и мѣста постройки, а если судно иностранное, то и времени его покупки, представляются въ таможню надлежащіе документы, а именно: 1) документы, удостовѣряющіе право просителя на поднятіе русскаго флага; 2) корабельная крѣпость или документъ, исходящій отъ мастера, построившаго судно, и удостовѣряющій право собственности на него хозяина; 3) мѣрительное свидѣтельство, удостовѣряющее вмѣстимость судна, по произведенному офиціальному обмѣру, и 4) удостовѣреніе объ освидѣтельствованіи судна въ отношеніи его прочности и годности для плаванія. На основаніи этихъ документовъ, въ корабельномъ спискѣ дѣлаются соотвѣтствующія отмѣтки и изготовляется самый патентъ, который и вручается просителю. Если судно, снабженное патентомъ, придетъ въ негодность для дальнѣйшаго плаванія или поступитъ во владѣніе лица, не имѣющаго права владѣть русскимъ судномъ, то патентъ возвращается для уничтоженія въ таможню порта, къ которому судно приписано. Въ случаѣ же перехода судна къ лицу, обладающему правомъ плаванія подъ русскимъ флагомъ, а равно въ случаѣ измѣненія существенныхъ признаковъ судна, хозяину вмѣняется въ обязанность, въ теченіе шестинедѣльнаго срока, извѣстить о семъ, съ представленіемъ патента, въ ближайшую портовую таможню, которая, сдѣлавъ надлежащія на патентѣ отмѣтки, сообщаетъ о томъ въ ту портовую таможню, къ которой судно приписано, для соотвѣтствующихъ измѣненій въ корабельномъ спискѣ.

Крупный недостатокъ этихъ правилъ, помимо другихъ пробѣловъ, заключается въ томъ, что, устанавливая извѣстный порядокъ веденія корабельныхъ книгъ, они не ввели и не связали съ нимъ института морской ипотеки, безъ котораго не можетъ получить развитія кредитъ подъ суда, являющійся столь важнымъ подспорьемъ въ морской торговлѣ. Недостатокъ этотъ имѣетъ быть устраненъ въ ближайшее время, такъ какъ Министерствомъ Торговли и Промышленности уже разработанъ вопросъ о закладѣ и регистраціи морскихъ торговыхъ судовъ, одобренный Совѣтомъ по дѣламъ торговаго мореплаванія въ осеннюю его въ 1912 году сессію для направленія въ законодательномъ порядкѣ.

Цѣль націонализаціи торговаго флота преслѣдовалась не только въ законоположеніяхъ о правѣ поднятія русскаго флага съ пріуроченными къ нимъ правилами о приписке судовъ къ портамъ, но и въ другихъ законоположеніяхъ.

Сюда относятся, прежде всего, постановленія, касающіяся личнаго состава русскихъ торговыхъ судовъ, т. е. судоводителей и экипажа. Правительству предстояло покончить съ вопросомъ о подданствѣ этого личнаго состава. Въ принципѣ вопросъ этотъ представлялся всегда совершенно яснымъ и рѣшался въ томъ смыслѣ, что личный составъ русскаго торговаго судна долженъ быть набираемъ изъ русско-подданныхъ, но практически, вслѣдствіе недостатка и притомъ весьма ощутительнаго въ лицахъ, обладающихъ надлежащими знаніями и опытностью въ области морского дѣла, приходилось волей неволей идти на компромиссы. Только въ самое послѣднее время признано было, наконецъ, возможнымъ принять по вопросу о личномъ составѣ русскихъ торговыхъ судовъ твердое рѣшеніе, выразившееся въ двухъ статьяхъ послѣдняго изданія (1903 г.) Устава Торговаго—175 и 197. Согласно первой изъ этихъ статей, «къ занятію должностей судоводителей на мореходныхъ судахъ торговаго флота допускаются только русскіе подданные»,—согласно второй—«на русскихъ (мореходныхъ) судахъ (торговаго флота) дозволяется имѣть иностранныхъ матросовъ не болѣе четвертой части»....

Провозглашеніе начала, выраженнаго въ ст. 175 Уст. Торг. (6 мая 1902 г.), предшествовала прочная постановка мореходнаго образованія въ Имперіи.

Въ 1867 году, когда предпринята была реформа, единственными учебными заведеніями, приготовлявшими «людей въ штурманы и шкиперы (капитаны)» на мореходныя суда торговаго флота, были: 1) въ Кронштадтѣ особая рота въ первомъ учебномъ морскомъ экипажѣ; 2) въ Херсонѣ училище торговаго мореплаванія; 3) въ Архангельскѣ и Кеми шкиперскіе учебные курсы и сверхъ того; 4) частное Рижское училище торговаго мореплаванія, учрежденное г. Ригою въ 1839 году и 5) открытый въ 1861 году при Либавской прогимназіи навигаціонный курсъ.

Такого числа учебныхъ заведеній было слишкомъ мало для удовлетворенія потребности торговаго флота въ судоводителяхъ. Кромѣ того эти учебныя заведенія выпускали плохо подготовленныхъ къ своему дѣлу людей. И то, и другое побудило Правительство озаботиться принятіемъ мѣръ къ учрежденію необходимаго числа мореходныхъ учебныхъ заведеній съ надлежаще разработанной учебной программой и, параллельно этому, опредѣлить условія полученія судоводительскихъ званій. Соотвѣтственные законопроекты получили силу закона 27 іюня 1867 года подъ именемъ «положенія о мореходныхъ классахъ» и «правилъ для производства испытаній на званіе шкипера (капитана) и штурмана».

Законоположенія 1867 года принесли нашему торговому флоту несомнѣнную пользу. Въ разныхъ пунктахъ Имперіи возникло до 40 мореходныхъ классовъ, испытательныя комиссіи работали довольно исправно и въ результатѣ зависимость наша отъ

*

иностранцевъ въ дѣлѣ замѣщенія судоводительскихъ должностей становилась все менѣе и менѣе ощутительной. Но съ теченіемъ времени техника мореплаванія двинулась впередъ; помимо парусныхъ судовъ образовался болѣе или менѣе значительный паровой флотъ и постепенно назрѣла потребность въ замѣнѣ законоположеній 1867 года новыми, отвѣчающими измѣнившимся условіямъ мореплаванія.

Замѣна эта совершилась 6 мая 1902 года, когда были утверждены въ законодательномъ порядкѣ «положеніе о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ» и «положеніе о судоводителяхъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота».

Мореходныя учебныя заведенія новаго устройства дѣлятся по родамъ плаванія (дальнее и малое), причемъ въ каждой изъ этихъ двухъ категорій различаются: типъ высшаго разряда и типъ низшаго разряда. Учебныя заведенія высшаго разряда именуются «училищами дальняго» или соотвѣтственно «малаго плаванія», а учебныя заведенія низшаго разряда «трехклассными» или соотвѣтственно «двухклассными» мореходными школами.

Реальное значеніе этой схемы выясняетъ «положеніе о судоводителяхъ». Положеніе это, подтверждая общее правило о томъ, что къ занятію должностей судоводителей допускаются исключительно лишь лица не моложе 21 года съ дипломами на судоводительскія званія, раздѣляетъ эти послѣднія на двѣ степени: капитана и штурмана, а каждую степень на четыре разряда, въ зависимости отъ широты полномочій въ дѣлѣ командованія судами, которыя соединяются въ слѣдующія четыре группы: 1) всѣ суда; 2) всѣ грузовыя суда малаго плаванія; 3) всѣ парусныя грузовыя суда, и 4) всѣ парусныя грузовыя суда малаго плаванія. Этимъ четыремъ группамъ соотвѣтствуютъ программы испытаній на судоводительскія званія въ правительственныхъ коммисіяхъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, программы преподаванія въ мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ вышеуказанныхъ четырехъ типовъ. Необходимо замѣтить для характеристики нынѣшней постановки мореходнаго образованія въ Россіи, что выдержаніе испытанія въ правительственной коммисіи само по себѣ еще не даетъ права на соотвѣтствующій дипломъ, такъ какъ кромѣ теоретическихъ знаній отъ кандидатовъ на судоводительскія званія требуется еще и опредѣленная практическая опытность, доказываемая выполненіемъ установленнаго въ законѣ плавательнаго ценза. Извѣстный плавательный цензъ, независимо отъ образовательнаго, требуется и для поступленія въ мореходное учебное заведеніе: двухмѣсячный для поступленія въ училище дальняго и малаго плаванія и двѣнадцатимѣсячный для поступленія въ мореходную школу.

31 октября 1909 г. Высочайше утвержденъ новый законъ о судоводителяхъ, вслѣдствіе чего возникла необходимость и въ новомъ преобразованіи мореходныхъ учебныхъ заведеній въ цѣляхъ

согласованія ихъ организаціи съ нынѣ дѣйствующими правилами о судоводительскомъ составѣ. Принимая во вниманіе, что главнѣйшимъ отличіемъ закона 31 октября 1909 года о судоводителяхъ отъ закона 6 мая 1902 года является отмѣна дѣленія судовъ, въ отношеніи правъ командованія, на парусныя и паровыя, проектомъ новаго Положенія предполагается закрытіе всѣхъ учебныхъ заведеній, которыя были основаны для подготовленія судоводителей исключительно для парусныхъ судовъ, каковыми являются въ настоящее время двухклассныя и трехклассныя мореходныя школы.

Необходимо еще упомянуть, что въ 1905 году послѣдовалъ законъ объ учрежденіи учебныхъ заведеній для подготовленія судовыхъ механиковъ торговаго флота, предназначенныхъ, какъ и учебныя заведенія по судоводительской части, создать контингентъ образованныхъ пароходныхъ техниковъ изъ числа русскихъ подданныхъ.

Изъ мѣръ покровительственнаго характера, направленныхъ къ обезпеченію отечественному торговому флоту особо благопріятныхъ для его развитія условій, едва-ли не самою важной является признаніе каботажнаго плаванія привилегіей русскаго флага. Первоначально привилегія каботажнаго плаванія ограничена была сообщеніями между портами одного и того же моря (малый каботажъ). Такимъ образомъ, плаваніе между отечественными портами, лежащими на разныхъ моряхъ (большой каботажъ), оставалось открытымъ для конкуренціи иностранныхъ флаговъ съ русскимъ. Это положеніе вещей прекратилось съ изданіемъ закона 29 мая 1897 года, который призналъ большой каботажъ, начиная съ 1 января 1900 года, привилегіей русскаго флага съ единственнымъ ограниченіемъ въ пользу соли, перевозимой изъ Чернаго и Азовскаго морей въ Балтійское. Ограниченіе это было сдѣлано изъ опасенія, что устраненіе иностранныхъ судовъ отъ операцій по перевозкѣ соли изъ азовско-черноморскихъ портовъ въ балтійскіе будетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ чрезмѣрное повышеніе фрахтовъ и чувствительно отзовется на цѣнѣ соли въ мѣстностяхъ, получающихъ ее съ юга.

Временно сохранялось также изъятіе изъ общаго правила о каботажѣ въ отношеніи водъ Дальняго Востока, гдѣ Приамурскому Генералъ-Губернатору предоставлено было право допускать иностранцевъ къ участію въ каботажныхъ перевозкахъ со взиманіемъ за сіе особаго съ нихъ сбора.

Другою мѣрою, направленною къ поощренію торговаго флота, является установленный закономъ возвратъ суэзской пошлины судамъ, совершающимъ рейсы между портами Европейской Россіи и портами Индійскаго и Великаго океановъ.

Льгота эта установлена впервые въ 1876 году срокомъ по 1 января 1890 года. Послѣ этого она нѣсколько разъ возобновлялась и въ послѣдній разъ подтверждена закономъ 23 декабря 1911 года

на срокъ по 1 января 1917 года, причемъ, по сравненію съ законодательными опредѣленіями, дѣйствовавшими до 1 января 1910 года, ей дана, какъ и въ предшествующемъ законѣ—4 февраля 1910 года, значительно болѣе широкая постановка.

Это выразилось въ слѣдующихъ отступленіяхъ отъ дѣйствовавшихъ ранѣе правилъ:

1) Согласно этимъ правиламъ право на возвратъ суэзской пошлины обусловливалось совершеніемъ рейса въ томъ или другомъ направленіи между портами Европейской Россіи, съ одной стороны, и портомъ Великаго или Индійскаго океана, съ другой, причемъ порты Краснаго моря къ портамъ второго изъ этихъ океановъ не причислялись, вслѣдствіе чего на практикѣ за рейсъ черезъ Суэзскій каналъ, имѣвшій своимъ начальнымъ или конечнымъ пунктомъ портъ Краснаго моря, уплаченная пошлина не возвращалась. Дѣйствующій законъ остается на почвѣ того же опредѣленія рейса, дающаго право на возвратъ суэзской пошлины, но указаннаго ограниченія не содержитъ. Такимъ образомъ, по дѣйствующему закону, и болѣе короткій рейсъ между портомъ Европейской Россіи, съ одной стороны, и портомъ Краснаго моря—съ другой, независимо отъ направленія, даетъ право на возвратъ суэзской пошлины.

2) Согласно прежнимъ правиламъ, рейсъ между портами Европейской Россіи и портомъ Великаго или Индійскаго океановъ, совершенный въ томъ или иномъ направленіи, давалъ право на возвратъ суэзской пошлины при соблюденіи требованія о посѣщеніи судномъ лишь «попутныхъ портовъ», точно перечисленныхъ въ законѣ; по дѣйствующему же закону право на возвратъ суэзской пошлины обусловливается единственно лишь фактомъ совершенія соотвѣтствующаго рейса, внѣ всякой зависимости отъ того, какіе именно порты по сю или по ту сторону канала посѣщены судномъ.

3) Согласно прежнимъ правиламъ, различались случаи, когда суэзская пошлина возвращалась полностью и когда она возвращалась только частью, а именно въ двухъ третяхъ. Полностью суэзская пошлина возвращалась судну при совершеніи каботажнаго рейса въ восточномъ направленіи, т. е. изъ русскаго европейскаго въ русскій азіатскій портъ, а также при совершеніи такого рейса въ западномъ направленіи, хотя бы и съ заходомъ въ непопутные порты Великаго и Индійскаго океановъ, если только въ этомъ послѣднемъ случаѣ судномъ привезено изъ портовъ названныхъ океановъ груза не менѣе 50% своей грузоподъемности, за всѣ же остальные рейсы, предусмотрѣнные прежними правилами, пошлина возвращалась лишь въ двухъ третяхъ. Въ дѣйствующемъ законѣ всѣ эти случаи отождествляются: всякій рейсъ, совершенный между портомъ Европейской Россіи и портомъ Великаго или Индійскаго океановъ, даетъ право на возвратъ суэзской пошлины полностью.

Такимъ образомъ, со времени изданія закона 4 февраля 1910 года, подтвержденнаго закономъ 23 декабря 1911 года, единственнымъ

обязательнымъ условіемъ возврата суэзской пошлины является выходъ изъ русскаго европейскаго порта, при слѣдованіи въ восточномъ направленіи, и заходъ въ таковой, при слѣдованіи въ западномъ направленіи.

Усиленіе льготы по возврату суэзской пошлины не замедлило отразиться на движеніи нашихъ судовъ черезъ Суэзской каналъ. Уже въ 1910 году было сдѣлано 95 проходовъ черезъ Суэзскій каналъ противъ 65 въ 1909 году и 63 въ 1908 году и возвращено пошлины за 281.000 тоннъ противъ 197.000 тоннъ въ 1909 году и 202.000 тоннъ въ 1908 году. Обнаружившійся ростъ движенія черезъ Суэзскій каналъ продолжался какъ въ 1911 году, такъ равно и въ 1912 году, причемъ по даннымъ, имѣющимся въ распоряженіи Министерства Торговли и Промышленности, число проходовъ въ означенномъ году достигаетъ 115, при общей, подлежащей оплатѣ, вмѣстимости до 320.000 тоннъ.

Условіе относительно русскаго порта отправленія и назначенія сохранено въ законѣ въ интересахъ отечественной торговли, а потому льгота по возврату Суэзской пошлины продолжаетъ оставаться, хотя и въ меньшей степени, чѣмъ ранѣе, мѣрой поощренія торговаго флота не въ полномъ смыслѣ.

Болѣе спеціальный характеръ съ точки зрѣнія интересовъ отечественнаго торговаго мореплаванія имѣетъ третья мѣра его поощренія, выражающаяся въ допущенныхъ въ пользу арматоровъ и въ ущербъ судостроителямъ отступленіяхъ отъ началъ протекціонизма, столь послѣдовательно и всеобъемлюще проводимыхъ нашей таможенной политикой.

До 1859 года съ импортируемыхъ судовъ взималась пошлина въ размѣрѣ 1% ихъ стоимости, въ указанномъ же году эта пошлина была отмѣнена.

Съ 1881 года, въ связи съ отмѣной безпошлиннаго привоза чугуна и желѣза для машиностроительныхъ заводовъ, при привозѣ судовъ въ разобранномъ видѣ, стали взиматься пошлины за отдѣльныя ихъ части по соотвѣтствующимъ статьямъ тарифа. Такое обложеніе значительно усилило выгодность покупки за границею судовъ въ цѣломъ видѣ. Поэтому уже въ 1882 году установлена была пошлина на суда въ цѣломъ видѣ, но по своему размѣру она была ниже обложенія отдѣльныхъ частей судна. Различіе это было введено съ цѣлью облегчить возможность пріобрѣтенія судовъ за границей, пока въ Россіи не разовьется судостроительное дѣло. Съ другой стороны, пошлина на небольшія суда была назначена выше, чѣмъ на крупныя, такъ какъ признавалось, что отечественное производство первыхъ вполнѣ уже окрѣпло.

Въ 1885 году, при валовомъ повышеніи пошлинъ, онѣ были подняты на 20% и для судовъ.

Черезъ два года, а именно въ 1887 году, Министерство Финансовъ, находя, что пошлины на суда, будучи ниже, чѣмъ пошлины

на матеріалы, недостаточны для огражденія русскихъ судостроителей отъ иностранной конкуренціи, исходатайствовало въ законодательномъ порядкѣ дальнѣйшее и весьма существенное увеличеніе пошлинъ на суда, за исключеніемъ крупныхъ, свыше 1.500 тоннъ вмѣстимости.

Вскорѣ послѣ введенія въ дѣйствіе этихъ пошлинъ, въ Министерство Финансовъ стали поступать ходатайства объ облегченіяхъ по ихъ уплатѣ, такъ какъ во многихъ случаяхъ онѣ составляли крупныя суммы, единовременная плата которыхъ затрудняла арматоровъ. Поэтому въ 1889 году предоставлено было Министру Финансовъ право разсрочивать уплату пошлинъ, и эта льгота въ 1892 году была еще усилена

Покровительственныя пошлины не оказали вліянія на судостроеніе—постройка судовъ не развивалась. Между тѣмъ, торговое мореплаваніе испытывало значительныя затрудненія отъ стѣсненія ввоза судовъ иностранной постройки, такъ какъ, вслѣдствіе высокой пошлины на импортируемыя суда и дороговизны судовъ отечественной постройки, капитальныя затраты нашихъ мореходныхъ предпріятій на пріобрѣтеніе перевозочныхъ средствъ оказывались соотвѣтственно значительно выше (на 20—30%), чѣмъ у иностранныхъ мореходныхъ предпріятій, что крайне ухудшало положеніе нашихъ арматоровъ на международномъ фрахтовомъ рынкѣ.

Признаніе этого факта прежде всего заставило Правительство, при общемъ пересмотрѣ таможеннаго тарифа въ 1891 году, воздержаться отъ дальнѣйшаго повышенія пошлинъ на суда, а затѣмъ озаботиться принятіемъ мѣръ къ устраненію искусственно созданной для отечественнаго мореходнаго промысла неблагопріятной конъюнктуры.

Въ этомъ отношеніи Правительству открывались два пути.

Первый путь состоялъ въ принятіи мѣръ къ удешевленію стоимости судовъ отечественной постройки путемъ выдачи премій судостроителямъ, компенсирующимъ разницу въ издержкахъ производства русскихъ и иностранныхъ верфей. Но этотъ путь въ то время связанъ былъ для государственнаго казначейства съ значительными денежными пожертвованіями, такъ какъ по произведенному вычисленію оказалось, что уравнительная для судостроителей премія не могла бы быть ниже 61—210 р. на тонну. Поэтому Правительство обратилось ко второму, представлявшемуся ему на выборъ, пути, а именно—къ отмѣнѣ пошлины на суда. Отмѣна эта состоялась по закону 27 апрѣля 1898 года, срокомъ на 10 лѣтъ, начиная съ 1 іюля 1898 года, причемъ, однако, внѣ установленной льготы, оставлены не только деревянныя суда, но и желѣзныя, не предназначаемыя для плаванія на внѣшнихъ моряхъ. Съ другой стороны, льгота распространена на любительскія морскія паровыя яхты, на землечерпательныя машины и землесосы для производства дноуглубительныхъ работъ въ портахъ и на рѣкахъ, на ледоколы,

спеціально предназначенные для очистки отъ льда морскихъ портовъ, на плавучіе доки, а также на всякія суда, пріобрѣтаемыя для плаванія подъ русскимъ флагомъ по рѣкѣ Дунаю. Отъ уплаты таможенной пошлины освобождались далѣе якоря, цѣпи и проволочные тросы, привозимые изъ-за границы для потребностей вооруженія и оснастки парусныхъ мореходныхъ судовъ.

Установленная закономъ 1898 года льгота безпошлиннаго пропуска морскихъ торговыхъ судовъ была засимъ продолжена съ нѣкоторымъ сокращеніемъ въ объемѣ послѣдующими законодательными актами на новые сроки, причемъ въ послѣдній разъ она была приведена въ связь съ поощреніемъ отечественнаго судостроенія особыми преміями и продолжена до 1 января 1928 года (законъ 21 мая 1912 года).

Если въ настоящее время, какъ только что указано, льгота безпошлиннаго пропуска связывается съ мѣрою, компенсирующею отечественное судостроеніе особыми преміями, то первоначально къ ней примыкала мѣра, которая ставила лишенное таможенной охраны судостроеніе въ еще болѣе тяжелое положеніе. Дѣло въ томъ, что уже въ 1899 году, т. е. годъ спустя послѣ опубликованія закона 27 апрѣля 1898 года, Министерство Иностранныхъ Дѣлъ, по соглашенію съ Министерствомъ Финансовъ и съ Министерствомъ Юстиціи, уполномочило россійскихъ консуловъ: 1) устанавливать на суда, купленныя за границею нашими арматорами съ разсрочкою платежа, закладное право въ пользу иностранныхъ продавцевъ со всѣми вытекающими изъ этого права послѣдствіями, въ томъ числѣ и право преимущественнаго предъ прочими взыскателями удовлетворенія, и 2) совершать надлежащія ипотечныя надписи на судовыхъ документахъ.

Такимъ образомъ, сдѣлки по покупкѣ за границей морскихъ перевозочныхъ средствъ нашими арматорами поощрялись сугубо: и таможенной льготой и формальною помощью, обусловливавшею возможность использованія кредита со стороны заграничныхъ верфей. Однако, отсутствіе въ русскомъ законодательствѣ спеціальныхъ опредѣленій относительно обезпечивающей права кредиторовъ регистраціи закладныхъ сдѣлокъ съ судами на началахъ ипотеки послужило неопреодолимымъ тормозомъ для сколько нибудь широкаго развитія операцій по покупкѣ за границей судовъ съ разсрочкою платежа.

Нельзя, впрочемъ, сказать, чтобы перспектива роста торговаго флота при содѣйствіи иностраннаго судостроенія и кредита соотвѣтствовала видамъ Правительства. Заботы о благопріятномъ разсчетномъ балансѣ, съ одной стороны, и глубокое убѣжденіе, съ другой, что прочной основой развитія торговаго мореплаванія можетъ быть только собственное судостроеніе со всѣмъ его значеніемъ въ качествѣ рынка для сбыта продуктовъ разнообразныхъ отраслей промышленности и обширной сферы для приложенія

національнаго труда, напротивъ того не переставали поддерживать въ Правительствѣ стремленіе ослабить связь, по необходимости установившуюся между отечественнымъ торговымъ флотомъ и иностранными верфями.

Въ этомъ отношеніи заслуживаетъ вниманія законъ 24 мая 1904 года «о выдачѣ правительственныхъ ссудъ на пріобрѣтеніе вновь построенныхъ въ Россіи изъ русскихъ матеріаловъ деревянныхъ и металлическихъ морскихъ торговыхъ судовъ».

Впервые правительственный кредитъ подъ суда былъ организованъ утвержденными Министромъ Финансовъ 31-го іюля 1902 года «правилами о ссудахъ изъ Государственнаго Банка для содѣйствія отечественному судостроенію». Но правила эти, какъ въ зависимости отъ цѣли, которая ближайшимъ образомъ преслѣдовалась ихъ изданіемъ, такъ равно въ зависимости отъ учрежденія, въ руководство которому они были даны, заключали въ себѣ нѣкоторыя особенности, въ значительной степени умалявшія ихъ значеніе.

Такъ, прежде всего, правила, о которыхъ идетъ рѣчь, преслѣдуя, какъ это усматривается изъ статьи 1, цѣль содѣйствія отечественному металлическому судостроенію и имѣя въ виду поддержаніе желѣзной нашей промышленности, нуждавшейся въ расширенія рынка для сбыта своихъ произведеній, не находили себѣ вовсе примѣненія въ тѣхъ многочисленныхъ случаяхъ, когда дѣло касалось постройки деревянныхъ, а не металлическихъ судовъ.

Засимъ, нельзя не принять во вниманіе и того обстоятельства, что правила 31 іюля 1902 года, данныя въ руководство Государственному Банку, по необходимости должны были быть сообразованы съ общимъ характеромъ его операцій, какъ учрежденія краткосрочнаго кредита,—учрежденія, дѣйствующаго притомъ на общихъ коммерческихъ основаніяхъ. Вліяніе этого обстоятельства отразилось на рядѣ постановленій правилъ и привело къ тому, что поощрительный характеръ ихъ въ значительной степени стушевался. Такъ, установленный ст. 3 правилъ 5-лѣтній срокъ ссудъ, будучи крайнимъ при соображеніи его съ подвижнымъ характеромъ пассива Государственнаго Банка, не являлся, однако, достаточнымъ съ точки зрѣнія нормальныхъ условій эксплоатаціи морскихъ перевозочныхъ средствъ, требующей, вообще говоря, болѣе продолжительнаго срока погашенія вложеннаго въ суда капитала. Равнымъ образомъ, и размѣръ роста по ссудамъ, достигая 6% и вполнѣ соотвѣтствуя состоянію нашего денежнаго рынка, оказывался обременительнымъ для судохозяевъ, такъ какъ норма средней доходности мореходныхъ предпріятій, при необходимости другихъ отчисленій, не давала покрытія для обусловливаемыхъ указаннымъ размѣромъ роста платежей въ пользу банка.

Всѣ эти недостатки въ постановкѣ кредита для поощренія спроса на суда русской постройки по правиламъ 31 іюля 1902 года тщательно исправлены закономъ 24 мая 1904 года.

Въ основу его легла мысль, осуществленная еще въ 1900 году при организаціи правительственнаго кредита на сельскохозяйственныя меліораціи, а именно, мысль объ образованіи спеціальнаго фонда, какъ рессурса для выдачи правительственныхъ ссудъ.

Соотвѣтственно этому, законъ 24 мая 1904 года постановляетъ: 1) что для выдачи ссудъ арматорамъ предназначается особый капиталъ, составляющій спеціальныя средства вѣдомства, въ которомъ сосредоточена операція, т. е. въ настоящее время, за упраздненіемъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ, Министерства Торговли и Промышленности, и 2) что капиталъ этотъ пополняется, съ одной стороны, процентами роста и погашенія по выданнымъ ссудамъ, а съ другой—ежегодными ассигнованіями изъ средствъ государственнаго казначейства въ смѣтномъ порядкѣ.

Далѣе, законъ 24 мая 1904 года содержитъ въ себѣ слѣдующія постановленія.

Ссуды выдаются на пріобрѣтеніе вновь построенныхъ и строящихся въ Россійской Имперіи изъ русскихъ матеріаловъ какъ деревянныхъ, такъ и металлическихъ морскихъ торговыхъ судовъ. Размѣръ ссуды не долженъ превышать $^2/_3$ стоимости судна, на пріобрѣтеніе коего она выдается. Ростъ по ссудамъ взимается въ размѣрѣ 3,8% годовыхъ. Ссуды выдаются на сроки не свыше 20-ти лѣтъ. Суда, на пріобрѣтеніе коихъ выданы ссуды, служатъ обезпеченіемъ обязательствъ заемщиковъ по ссудамъ. Въ теченіе всего времени пользованія ссудой заемщикъ обязанъ страховать судно, обезпечивающее выданную изъ казны ссуду, отъ огня и другихъ опасностей, причемъ, въ случаѣ гибели или поврежденія судна до полнаго погашенія ссуды послѣдняя взыскивается изъ страхового вознагражденія. Равнымъ образомъ, заемщикъ обязанъ содержать заложенное судно въ полной исправности и не допускать по отношенію къ нему такихъ дѣйствій, которыя могутъ обезцѣнить его. Въ случаѣ нарушенія заемщикомъ условій заклада, казнѣ предоставляется право досрочнаго взысканія залога. До полнаго погашенія ссуды заемщикъ не вправѣ закладывать, продавать или инымъ способомъ отчуждать заложенное судно.

Таковы главнѣйшія постановленія закона 24 мая 1904 года, впослѣдствіи дополненнаго временнымъ закономъ 22 января 1911 года, предусматривающимъ особыя льготы для Дальняго Востока въ связи съ состоявшимся по отношенію къ нему вступленіемъ въ силу общаго правила о каботажѣ, какъ привилегіи русскаго флага.

Естественнымъ дополненіемъ закона 24 мая 1904 г. является законъ 21 мая 1912 г. о судостроительныхъ преміяхъ, которымъ впервые положено прочное основаніе для развитія у насъ морского коммерческаго судостроенія.

Если условія борьбы съ иностранной конкурренціей оказываются не въ пользу русскаго судостроенія, то это зависитъ отъ многихъ причинъ, обусловливающихъ дороговизну морскихъ по-

строекъ въ Россіи, къ числу коихъ слѣдуетъ отнести, главнымъ образомъ, малую емкость судостроительнаго рынка, относительно большія затраты на первоначальное устройство и оборудованіе судостроительныхъ заводовъ, необходимость обращенія у насъ въ судостроительное дѣло относительно большихъ оборотныхъ капиталовъ, чѣмъ за границей, высокую стоимость матеріаловъ, обращаемыхъ на судостроительныя цѣли, меньшую производительность труда русскаго рабочаго по сравненію съ производительностью труда рабочаго иностраннаго и, наконецъ, меньшую подготовленность къ дѣлу техническаго персонала нашихъ верфей.

Эти неблагопріятныя условія и должны быть уравновѣшаны судостроительными преміями. Выдача ихъ предусматривается за постройку металлическихъ торговыхъ судовъ, предназначаемыхъ для плаванія во внѣшнихъ моряхъ, по рѣкѣ Дунаю и его притокамъ, т. е. за постройку тѣхъ самыхъ категорій судовъ, которыя при ввозѣ въ Россію изъ-за границы не оплачиваются никакой пошлиной. Преміи выдаются отечественнымъ судостроительнымъ предпріятіямъ за каждое построенное судно по приписк̀ѣ послѣдняго къ россійскому порту и сообразуются съ вмѣстимостью судовъ, назначаясь по двумъ скаламъ: одной для судовъ съ механическими двигателями и другой для судовъ парусныхъ, въ томъ числѣ снабженныхъ вспомогательными механическими двигателями, а именно: 1) за суда первой категоріи выплачивается отъ 105 до 65 р. съ каждой тонны полной вмѣстимости и 2) за суда второй категоріи— отъ 84 до 52 р. съ тонны, причемъ въ обоихъ случаяхъ ставки премій измѣняются въ обратномъ отношеніи къ тоннажу. Сверхъ потонной судостроительной преміи предусматривается также премія за постановку на морскихъ торговыхъ судахъ новыхъ, главныхъ и вспомогательныхъ, механизмовъ, въ размѣрѣ 35 р. съ индикаторной силы механизма. Равнымъ образомъ, выдаются преміи при ремонтѣ котловъ и машинъ. Преміи эти исчисляются съ пуда употребленнаго въ дѣло металла и составляютъ 1 р. 50 к. для котловъ и 5 р. 50 к. для машинъ. Употребленіе иностраннаго металла не лишаетъ судостроителя права на полученіе премій и не обусловливаетъ сокращенія премій соразмѣрно количеству употребленнаго въ дѣло металла иностраннаго происхожденія. Преміи устанавливаются срокомъ на 15 лѣтъ, при чемъ въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ онѣ остаются неизмѣнными, а затѣмъ подвергаются ежегодному сокращенію на 6%. Порядокъ примѣненія приведенныхъ выше правилъ опредѣляется особой инструкціей, утверждаемой Министромъ Торговли и Промышленности, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.

Къ числу мѣропріятій, направленныхъ къ поддержанію и развитію отечественнаго торговаго флота, слѣдуетъ далѣе отнести законодательство наше объ измѣреніи судовъ.

Впервые серьезное вниманіе было обращено на этотъ предметъ въ 1857 г., когда были составлены новыя правила для вычисленія корабельныхъ ластовъ. Эти правила пересмотрѣны были въ 1863 г., а затѣмъ въ 1879 г., когда для измѣренія судовъ былъ введенъ способъ Мурсома.

Правила 1879 г. также потребовали измѣненій. По этому поводу необходимо замѣтить, что введенныя въ 1879 г. правила исчисленія валовой и чистой вмѣстимости судовъ нѣсколько отличались отъ правилъ, дѣйствовавшихъ тогда въ Англіи, а теперь принятыхъ во всѣхъ государствахъ. Различіе заключалось, главнымъ образомъ, въ томъ, что по русскимъ правиламъ пространство, занятое машиною, котлами и угольными ящиками, опредѣлялось дѣйствительнымъ обмѣромъ, и только это пространство допускалось къ вычету изъ валовой вмѣстимости судна для опредѣленія его чистой вмѣстимости; по англійскимъ же правиламъ подобные вычеты опредѣлялись въ процентномъ отношеніи къ валовой вмѣстимости (большей частью 32%). Различіе это на практикѣ приводило къ тому, что чистая вмѣстимость судовъ, измѣренная по англійскимъ правиламъ, оказывалась всегда значительно меньшей, чѣмъ вмѣстимость такихъ же судовъ, измѣренныхъ по нашимъ правиламъ. Въ силу этого русскіе оказывались въ отношеніи платежа исчисляемыхъ по чистой вмѣстимости корабельныхъ и портовыхъ сборовъ въ иностранныхъ портахъ въ менѣе выгодномъ положеніи по сравненію со своими иностранными конкурентами. Въ цѣляхъ устраненія этого неудобства, облегченія конкуренціи русскихъ, совершающихъ заграничные рейсы, судовъ съ иностранными и объединенія нашей системы обмѣра судовъ съ англійской и были выработаны новыя, утвержденныя 2 марта 1900 г., «Правила для измѣренія вмѣстимости мореходныхъ судовъ по системѣ Мурсома».

Переизмѣреніе судовъ еще не закончено: къ 1 января 1912 г. во всемъ паровомъ флотѣ судовъ, измѣренныхъ по новымъ правиламъ, было 80% и во флотѣ парусномъ—75%.

Если не по прямому своему значенію, то по своимъ послѣдствіямъ долженъ быть признанъ поощрительной мѣрой и новый порядокъ освидѣтельствованія судовъ, установленный закономъ 31 октября 1909 г., такъ какъ въ результатѣ его примѣненія получатся несомнѣнно извѣстныя выгоды для арматоровъ по части страхованія судовъ, которое всегда тѣмъ дешевле, чѣмъ больше гарантій даетъ судно въ смыслѣ своей способности къ плаванію

Согласно прежде дѣйствовавшему порядку, обязательными представлялись лишь освидѣтельствованія, производимыя при внесеніи судна въ корабельный списокъ. Кромѣ того, освидѣтельствованія производились по требованію портовыхъ властей при наличіи достаточныхъ сомнѣній въ благонадежности судна. Засимъ, объ освидѣтельствованіи могли просить судовладѣльцы и товаро-

хозяева. Въ дополненіе къ изложеннымъ постановленіямъ, законъ 31 октября 1909 г. устанавливаетъ систему постояннаго правительственнаго надзора за безопасностью плаванія, выражающагося въ обязательныхъ періодическихъ освидѣтельствованіяхъ морскихъ торговыхъ судовъ. Означеннымъ освидѣтельствованіямъ пассажирскія суда подлежатъ одинъ разъ въ годъ, а грузовыя—одинъ разъ въ три года. Независимо отъ этого, каждое судно должно подвергаться освидѣтельствованію послѣ зимовки или стоянки въ разоруженномъ видѣ, а равно послѣ аваріи и капитальнаго ремонта или передѣлки.

Тождественное съ новыми правилами объ освидѣтельствованіи судовъ значеніе имѣютъ и содержащіяся въ томъ же законѣ 31 октября 1909 г. правила о грузовой маркѣ.

Повсемѣстно среди мѣръ, содѣйствующихъ развитію и процвѣтанію торговаго флота, особую категорію образуютъ мѣры, выражающіяся въ помощи торговому флоту непосредственными денежными воспособленіями изъ средствъ государственнаго казначейства.

Объ одной изъ такихъ мѣръ, извѣстной русской системѣ покровительства торговому флоту, уже была рѣчь выше—это возвратъ паровымъ судамъ уплаченной ими за проходъ Суэзскаго канала потонной пошлины. Но на ряду съ этой мѣрой, практикуемой не только Россіей, но и другими государствами, примѣняются еще двѣ; онѣ получили въ послѣднее время широкое распространеніе и въ объемѣ ихъ примѣненія усматриваютъ нерѣдко критерій для опредѣленія степени вниманія, проявляемаго Правительствомъ къ отечественному торговому флоту.

Первая изъ этихъ мѣръ выражается въ выдачѣ субсидій мореходнымъ предпріятіямъ за содержаніе опредѣленныхъ рейсовъ, признаваемыхъ важными съ точки зрѣнія общегосударственныхъ интересовъ. Въ пользу этого вида субсидированія мореходныхъ предпріятій приводится то соображеніе, что предпріятія эти во многихъ случаяхъ лишены возможности содержать срочныя сообщенія между данными пунктами, не неся прямыхъ убытковъ по этимъ сообщеніямъ, и что вслѣдствіе сего, разъ необходимость послѣднихъ безспорна съ точки зрѣнія общегосударственной, казна обязана, въ интересахъ страны, идти на помощь означеннымъ предпріятіямъ возмѣщеніемъ неизбѣжнаго недочета въ ихъ доходахъ. Въ качествѣ условій субсидированія предъявляются обыкновенно извѣстныя требованія въ отношеніи числа, размѣровъ, рода и быстроходности пароходовъ, предназначенныхъ для поддержанія срочныхъ сообщеній между тѣми или иными пунктами. На ряду съ этимъ Правительство выговариваетъ себѣ извѣстныя права въ отношеніи пользованія субсидируемыми предпріятіями для тѣхъ или иныхъ государственныхъ цѣлей, въ томъ числѣ для надобностей военныхъ и почтовыхъ. Наконецъ, въ послѣднее время

субсидированіе пароходныхъ предпріятій сопровождается требованіями, направленными къ обезпеченію за этими предпріятіями строго національнаго характера. Изъ изложеннаго, такимъ образомъ, явствуетъ, что правительственное воспособленіе торговому флоту въ формѣ субсидій преслѣдуетъ не столько цѣли поощренія мореходнаго промысла, какъ такового, сколько цѣль развитія прямыхъ торговыхъ сношеній страны и удовлетвореніе нѣкоторыхъ существенныхъ потребностей Правительства.

Вторая изъ мѣръ, нынѣ поставленная на очередь, заключается въ томъ, что правительственное воспособленіе оказывается не отдѣльнымъ предпріятіямъ, а торговому флоту вообще въ формѣ премій, на основаніи общаго закона, въ коемъ опредѣляются условія ихъ выдачи, причемъ на первый планъ выдвигаются интересы самого мореходнаго промысла, а отнюдь не торговли и Правительства, выдающаго преміи. Общее значеніе этихъ премій сводится къ тому, что, благодаря имъ, уравниваются условія эксплоатаціи отечественныхъ судовъ съ условіями, въ которыя поставленъ въ отношеніи эксплоатаціи судовъ мореходный промыселъ въ другихъ странахъ. По своей формѣ онѣ распадаются на нѣсколько видовъ, въ числѣ которыхъ наиболѣе распространенной формой являются такъ называемыя преміи навигаціонныя или за плаваніе.

Русской системѣ правительственнаго поощренія торговаго мореплаванія извѣстны однѣ только субсидіи, которыя получили нынѣ значительное развитіе и обезпечиваютъ странѣ цѣлую сѣть срочныхъ сообщеній; что-же касается премій, то хотя вопросъ о нихъ не разъ ставился на обсужденіе и всякій разъ разрѣшался въ смыслѣ признанія желательности установленія у насъ этой формы покровительства національному флагу, а въ 1904 году, непосредственно передъ послѣднею войной, были выработаны и главнѣйшія основанія соотвѣтствующаго законопроекта, однако предположенія эти не осуществились, что и побуждаетъ Министра Торговли и Промышленности войти въ законодательныя учрежденія съ настоящимъ представленіемъ.

Сдѣланный выше обзоръ правительственныхъ мѣропріятій, имѣвшихъ значеніе для отечественнаго торговаго мореплаванія, показываетъ, что Правительствомъ употреблено не мало усилій для созданія національнаго торговаго флота, притомъ усилій болѣе или менѣе планомѣрныхъ, исключающихъ мысль объ ихъ случайности и разрозненности.

XV. Очеркъ примѣненія навигаціонныхъ премій за границей.

На Западѣ Европы навигаціонныя преміи установлены были впервые во *Франціи*, закономъ 29 января 1881 г. Право на полученіе ихъ было предоставлено по этому закону исключительно судамъ дальняго плаванія, размѣръ же премій опредѣленъ въ 1 фр. 50 сант. съ тонны нетто и 1.000 миль пробѣга, причемъ эта ставка подвергалась ежегодному сокращенію на 0 фр. 05 сант. и 0 фр. 075 сант., смотря по различію желѣзныхъ и деревянныхъ судовъ, чтобы побудить арматоровъ къ возобновленію старѣющаго тоннажа. Навигаціонныя преміи назначались и судамъ иностранной постройки, но въ половинномъ размѣрѣ, при томъ же ежегодномъ сокращеніи.

Законъ 1881 г. весьма замѣтно оживилъ торговое мореплаваніе Франціи, причемъ, однако, оживленіе это коснулось только парового флота и продолжалось недолго, не болѣе 5 лѣтъ, послѣ чего наступилъ застой. По единогласному мнѣнію французскихъ писателей, переломъ этотъ вызванъ тѣмъ обстоятельствомъ, что законъ 1881 г. изданъ былъ, какъ законъ временный, срокомъ всего на 10 лѣтъ, вслѣдствіе чего съ каждымъ годомъ поощрительное его значеніе сокращалось.

Дважды возобновленный въ своемъ дѣйствіи на одинъ годъ, законъ 1881 г. былъ затѣмъ замѣненъ закономъ 1893 г, который внесъ четыре важныхъ измѣненія въ прежнія постановленія.

1) Первое измѣненіе заключалось въ томъ, что, хотя законъ и былъ вотированъ попрежнему на 10 лѣтъ, но преміи обезпечивались судну, построенному въ теченіе срока его дѣйствія, не до истеченія этого срока, а на 10 лѣтъ, считая со дня «французизаціи» судна или пріобрѣтенія имъ права плаванія подъ національнымъ флагомъ.

2) Второе измѣненіе коснулось круга судовъ, пользовавшихся правомъ на полученіе навигаціонныхъ премій. Кругъ этотъ былъ расширенъ предоставленіемъ указаннаго права не только судамъ дальняго плаванія (long cours), но и судамъ международнаго каботажа (cabotage international), однако, съ пониженіемъ премій для судовъ этой второй категоріи до $^2/_3$ ихъ нормальнаго размѣра

3) Третье измѣненіе было сдѣлано въ отношеніи половинныхъ премій, которыя назначались по закону 1881 года судамъ иностранной постройки. Законъ 1893 года эти преміи для судовъ, французированныхъ послѣ его обнародованія, отмѣнилъ.

Этимъ интересы арматоровъ были принесены въ жертву интересамъ отечественныхъ судостроителей. Пользуясь выгодами своего положенія, послѣдніе не преминули возвысить цѣну за постройки безъ малаго до предѣла, при которомъ арматору становилось уже выгоднѣе совершенно отказаться отъ навигаціонныхъ премій, чтобы наверстать убыль экономіей, обусловливаемой дешевизною иностраннаго судостроенія. Законъ 1893 года ставилъ, иными словами, отечественныхъ судостроителей въ положеніе, дававшее имъ фактическую возможность обращать въ свою пользу значительную часть навигаціонныхъ премій, вслѣдствіе чего на долю торговаго мореплаванія выпала лишь часть того поощренія, которое имѣлось въ виду создать закономъ 1893 года.

4) Наконецъ, въ четвертыхъ, законъ 1893 года, сохраняя для исчисленія премій установленное закономъ 1881 года различіе между желѣзными и деревянными судами, ввелъ для той же цѣли еще новое различіе между паровыми и парусными судами, причемъ въ качествѣ основанія исчисленія премій, на-ряду съ пробѣгомъ въ 1000 миль, назначилъ тонну брутто, а не тонну нетто, какъ было раньше. Для паровыхъ судовъ это измѣненіе компенсировано уменьшеніемъ ставки премій до 1 фр. 10 сант., съ ежегоднымъ сокращеніемъ ихъ на 0 фр. 04 сант. для желѣзныхъ и 0 фр. 06 сант. для деревянныхъ судовъ. Что же касается парусныхъ судовъ, то ставка премій для этихъ судовъ не только не понижена, но, наоборотъ, даже повышена до 1 фр. 70 сант., причемъ, однако, ежегодное сокращеніе усилено по сравненію съ сокращеніемъ, которое было назначено закономъ 1881 года, а также по сравненію съ сокращеніемъ вновь назначенныхъ для паровыхъ судовъ, а именно: это ежегодное сокращеніе ставки въ 1 фр. 70 сант. должно было составлять 0 фр. 06 сант. и 0 фр. 08 сант., смотря по различію желѣзныхъ и деревянныхъ судовъ.

Какъ и слѣдовало ожидать, результаты примѣненія закона 1893 года оказались, вслѣдствіе упраздненія половинныхъ премій для судовъ иностранной постройки, въ отношеніи парового флота весьма скромными. Что же касается паруснаго флота, то здѣсь обнаружилась тенденція, совершенно искажавшая благія намѣренія законодателя. Дѣло въ томъ, что сильно повышенная ставка премій для парусныхъ судовъ давала возможность арматорамъ, выпуская въ океанъ, гдѣ вѣтры дуютъ почти непрерывно въ теченіе года, большіе корабли и по возможности сокращая время ихъ стоянки въ портахъ, обезпечивать себѣ вѣрный заработокъ на

однѣхъ только преміяхъ, независимо отъ условій фрахтоваго рынка. Постройка парусныхъ судовъ, предназначенныхъ играть скорѣе роль вырабатывателей премій, «coureurs de primes», чѣмъ орудія морской торговли, приняла поэтому колоссальные размѣры, причемъ получалось такое явленіе, что въ то время, какъ во всемъ мірѣ тоннажъ парусныхъ судовъ быстро сокращался, во Франціи онъ, наоборотъ, возрасталъ въ стремительной прогрессіи, обременяя фискъ все болѣе и болѣе значительными платежами.

Чтобы прекратить это явленіе, былъ изготовленъ проектъ новаго закона о поощреніи торговаго мореплаванія въ отмѣну стараго. Но этотъ проектъ могъ получить силу только 7 апрѣля 1902 года. Между тѣмъ постройка парусныхъ судовъ шла все болѣе и болѣе усиленнымъ темпомъ, и еще наканунѣ обнародованія новаго закона дѣлались закладки, такъ какъ таковыя давали право заказчикамъ на преміи по закону 1893 года. Результатомъ этой спекуляціи было то, что на 50.000 т. парусныхъ желѣзныхъ судовъ, построенныхъ въ 1901 году на всѣхъ заграничныхъ верфяхъ, вмѣстѣ взятыхъ, во Франціи было построено 90.000 тоннъ этихъ судовъ, а въ 1902 году 156.000 тоннъ.

Что это были спекулятивныя постройки, разсчитанныя исключительно на преміи по закону 1893 года, видно изъ того, что въ 1903 году, когда уже дѣйствовалъ новый законъ, парусныхъ желѣзныхъ судовъ было построено на французскихъ верфяхъ всего на все 3.500 тоннъ.

Законъ 7 апрѣля 1902 года прежде всего измѣнилъ самый срокъ, въ теченіе котораго должны были выплачиваться судну навигаціонныя преміи. Этотъ срокъ былъ опредѣленъ теперь не въ 10, а въ 12 лѣтъ, считая притомъ не со дня франизаціи, а со дня спуска со стапеля, и раздѣленъ на три періода въ 4 года каждый. Въ теченіе перваго періода ставка премій подвергается лишь незначительному ежегодному сокращенію; въ теченіе второго періода это сокращеніе уже значительнѣе, а въ теченіе третьяго еще болѣе значительно. На-ряду съ этимъ, введена скала сокращенія ставокъ премій въ зависимости отъ увеличивающагося тоннажа судовъ, причемъ тоннажу, сверхъ извѣстной максимальной границы, вовсе отказано въ преміяхъ.

Начальная ставка и для паровыхъ и для парусныхъ судовъ установлена одна и та же—въ 1 фр. 70 сант., что означало значительное ея увеличеніе для судовъ паровыхъ и сохраненіе прежней ставки для судовъ парусныхъ, но предѣльный тоннажъ, подлежащій премированію, установленъ для паровыхъ и парусныхъ судовъ различно: для первыхъ онъ опредѣленъ въ 7.000 тоннъ, а для вторыхъ только въ 1.000 тоннъ, чѣмъ имѣлось въ виду предупредить спекулятивное использованіе премій большими парусными судами, которыя одни только способны давать такое

сочетаніе тоннажа и скоростей, при которомъ премія можетъ явиться источникомъ наживы независимо отъ фрахта.

На-ряду съ навигаціонными преміями, законъ 1902 года ввелъ еще спеціальную арматорскую премію подъ именемъ «compensation d'armement» для судовъ иностранной постройки и, такимъ образомъ, вернулся къ идеѣ закона 1881 года.

Эта арматорская премія должна была исчисляться по количеству дней нахожденія судна въ эксплоатаціи и по его тоннажу, причемъ и здѣсь устанавливалась извѣстная градація ставокъ преміи въ зависимости отъ размѣровъ судна и назначался предѣлъ въ 7.000 тоннъ, до котораго тоннажъ судна вліялъ на итогъ преміи.

Какъ совершенно правильно указывается въ литературѣ предмета, назначеніе предѣльнаго тоннажа въ 7.000 тоннъ для того и другого наименованія премій представляло собою грубую ошибку закона 1902 года, такъ какъ этимъ воздвигалось препятствіе для арматоровъ сообразовываться съ технической и экономической эволюціей, которая требовала прогрессивнаго увеличенія размѣровъ судна.

Значительное повышеніе ставки премій для судовъ паровыхъ внушало опасеніе, какъ бы это повышеніе не вызвало послѣдствій, имѣвшихъ мѣсто по отношенію къ судамъ парусным во время дѣйствія закона 1893 года. Еслибъ арматоры пришли къ убѣжденію, что съ этими щедрыми преміями дѣятельное плаваніе, разсчитанное на возможное увеличеніе ежегоднаго пробѣга, представляется выгоднымъ даже при минимальномъ фрахтѣ, то это могло бы повести къ огромному росту торговаго флота, который бы не находился ни въ какомъ соотвѣтствіи съ реальными коммерческими потребностями и обременилъ бы казну колоссальными платежами. Опасность эту необходимо было предупредить, и законъ 1902 года прибѣгнулъ съ этой цѣлью къ ограниченіямъ, съ одной стороны, общаго тоннажа, которому предоставлялось воспользоваться преміями, а съ другой стороны—той суммы, которая подлежала обращенію на уплату премій. Эти ограниченія уже сами по себѣ должны были заставить арматоровъ поспѣшить съ заказами судовъ, чтобы не опоздать съ заявкою очереди, но конкуренція была еще усилена тѣмъ обстоятельствомъ, что предназначенная для выдачи премій сумма была разсчитана неправильно.

Такъ, выяснилось, что для оплаты навигаціонными и арматорскими преміями 600-тысячнаго тоннажа, фиксированнаго закономъ, потребовалось бы не менѣе 230 милліоновъ франковъ, между тѣмъ ассигновано было только 150 милліоновъ франковъ, изъ каковой суммы надлежало еще погасить обязательства, вытекавшія для казны изъ закона 1893 года.

Результатомъ всего этого было то, что верфи сразу оказались заваленными работою, и для французскаго судостроенія наступилъ

новый періодъ лихорадочной дѣятельности. Разница заключалась только въ томъ, что теперь усиленно строились паровыя, а не парусныя суда.

Эта горячка продолжалась, однако, недолго, такъ какъ уже въ 1905 году весь имѣвшій право на полученіе премій контингентъ, какъ разсчитано было приблизительно около 270.000 тоннъ, былъ исчерпанъ. Дѣятельность верфей должна была прекратиться и, вѣроятно, прекратилась бы надолго, еслибъ не новый законъ 1906 года, который изданъ былъ спеціально для того, чтобы исправить ошибку предшествующаго закона и спасти судостроеніе во Франціи отъ неминуемаго разоренія, торговый же флотъ отъ застоя, а можетъ быть и значительнаго сокращенія.

Существенное отличіе закона 1906 года отъ закона 1902 года, поскольку онъ ставитъ себѣ цѣлью поощреніе торговаго мореплаванія, заключается въ отмѣнѣ навигаціонныхъ премій и замѣнѣ ихъ арматорскою премією, которая выплачивается независимо отъ того, гдѣ построено судно, во Франціи или за границей, лишь бы только въ послѣднемъ случаѣ франизація судна имѣла мѣсто не позднѣе двухъ лѣтъ, считая таковой срокъ со дня спуска со стапеля. Арматорская премія выплачивается до достиженія судномъ 12-лѣтняго возраста въ одномъ и томъ же неизмѣнномъ размѣрѣ, причемъ, однако, ставки ея измѣняются по размѣрамъ судна: для малыхъ судовъ онѣ относительно больше, для крупныхъ относительно меньше, соотвѣтственно разницѣ въ эксплоатаціонныхъ расходахъ, которые относительно больше у малыхъ и относительно меньше у крупныхъ судовъ. Однако, какъ бы ни было велико судно, весь его тоннажъ цѣликомъ входитъ въ разсчетъ при опредѣленіи арматорской преміи. Такимъ образомъ, арматорамъ не ставится никакого препятствія въ ихъ стремленіи увеличивать размѣры судовъ соотвѣтственно совершающейся технической и экономической эволюціи. Основаніемъ для исчисленія арматорской преміи служитъ количество тоннъ брутто и количество дней нахожденія судна въ работѣ. Самыя же ставки ея такія: 1) для паровыхъ судовъ до 3.000 т., отъ 3.001 до 6.000 т. и свыше 6.000 т.—0,04, 0,03 и 0,02 фр.; 2) для судовъ парусныхъ до 500 т., отъ 501—1.000 и свыше 1.000 т.—0,03, 0,02 и 0,01 фр.

Размѣръ арматорской преміи, поскольку дѣло касается паровыхъ судовъ, подвергается по закону 1906 года вліянію еще одного момента. Это—скорость хода судна. Суда, неспособныя развить при половинной нагрузкѣ 9 узловъ хода, арматорской преміи вообще не получаютъ, суда, развивающія отъ 9 до 10 узловъ хода, получаютъ право на полученіе арматорской преміи въ уменьшенномъ на 15% размѣрѣ; нормальную премію получаютъ суда, развивающія отъ 10 до 13 узловъ, и повышенную на 10, 20 и 30% суда, развивающія соотвѣтственно болѣе 13, 14 и 15 узловъ хода

Характерною особенностью закона 1906 года является то, что дѣйствіе его не ограничивается никакимъ срокомъ. Онъ будетъ оставаться въ силѣ до тѣхъ поръ, пока не будетъ отмѣненъ другимъ закономъ.

Такова исторія французскаго законодательства, направленнаго на поощреніе торговаго мореплаванія. Знакомясь съ нею, нельзя не обратить вниманія на исключительную настойчивость, проявленную французами въ преслѣдованіи намѣченной цѣли, и на ту чрезвычайную щедрость, которою они ознаменовали свои начинанія въ области поощренія торговаго мореплаванія. Наглядное представленіе объ этой щедрости даютъ слѣдующія цифры. На преміи торговому флоту (не считая премій судостроительныхъ), начиная съ 1881 по 1901 годъ включительно, Франція расходовала (въ франкахъ) : 2.980.895; 6.458.607; 8.465.292; 8.589.353; 7.567.282; 7.578.350; 8.213.483; 8.191.463; 8.486.531; 8.018.590; 7.362.627; 7.278.396; 9.770.067; 7.818.625; 8.583.029 9.578.725; 11.332.975; 11.800.725; 13.245.826; 15.287.788 и 20.427.380. Съ 1902 года эти расходы еще увеличились и, напримѣръ, въ 1906 году они составляли уже 33½ милл. франковъ.

Примѣру Франціи послѣдовала *Италія*. Законъ 6 декабря 1885 года установилъ здѣсь собственно въ пользу торговаго мореплаванія два вида денежныхъ воспособленій: 1) навигаціонныя и 2) угольныя преміи,—тѣ и другія на 10 лѣтъ.

Навигаціонныя преміи установлялись въ пользу судовъ паровыхъ не старше 10 лѣтъ и парусныхъ не старше 15 лѣтъ, уже приписанныхъ къ одному изъ морскихъ округовъ Италіи въ день изданія, закона или имѣющихъ приписаться въ теченіе года, считая отъ указаннаго дня, а также въ пользу судовъ, которыя будутъ построены въ Италіи и внесены въ національные матрикулы послѣ 1 января 1885 года.

Не всякій, однако, рейсъ давалъ право на полученіе навигаціонной преміи. Законъ точно устанавливалъ, за какіе именно рейсы таковая будетъ выдаваться. Этими рейсами являлись: во-первыхъ, рейсы между портами Средиземнаго моря (со включеніемъ Мраморнаго, Чернаго и Азовскаго морей, а также Дуная) и внѣевропейскими портами, лежащими по ту сторону Суэзскаго канала и Гибралтарскаго пролива; во-вторыхъ, рейсы между послѣдненазванными портами и портами Италіи и, въ третьихъ, рейсы между портами различныхъ континентовъ съ ихъ островами, за исключеніемъ рейсовъ этого рода въ предѣлахъ Средиземнаго моря, понимаемаго въ широкомъ смыслѣ этого слова.

Что касается, засимъ, самаго размѣра навигаціонныхъ премій, то онъ былъ опредѣленъ въ 0,65 л. съ тонны нетто и 1.000 миль пробѣга, независимо отъ различія паровыхъ и парусныхъ судовъ

Особенность закона 1885 года составляли угольныя преміи. Онѣ были установлены въ пользу національныхъ паровыхъ и па-

русныхъ судовъ въ размѣрѣ 1 лиры съ каждой тонны угля, которая будетъ привезена изъ портовъ, лежащихъ за Гибралтарскимъ проливомъ, въ портъ Италіи при условіи, что грузъ угля будетъ составлять не менѣе $^{2}/_{3}$ чистой вмѣстимости судна.

Законъ 1885 года оказалъ свое дѣйствіе въ томъ смыслѣ, что облегчилъ нарожденіе парового флота, но удержать общій тоннажъ отечественнаго торговаго флота на прежнемъ уровнѣ ему не удалось. Соотношенія эти легко усматриваются изъ слѣдующей таблицы.

Годы.	Паровыя суда тоннъ нетто.	Парусныя суда тоннъ нетто.	Общее число тоннъ нетто.
1885	124.600	828.819	953.419
1886	144.328	801.349	945.677
1887	163.131	732.494	805.625
1888	175.100	697.933	853.033
1889	186.249	624.225	824.474
1890	186.567	634.149	820.717
1891	199.945	625.812	825.757
1892	201.443	609.821	811.264
1893	208.193	588.268	796.461
1894	207.530	571.605	779.135
1895	220.508	555.569	776.077

Такимъ образомъ, тоннажъ парового флота увеличился на 95.908 тоннъ нетто, тоннажъ паруснаго уменьшился на 273.250 тоннъ нетто и тоннажъ всего итальянскаго торговаго флота уменьшился на 177.342 тонны нетто.

Подобно французскому закону 1881 года, итальянскій законъ 1885 года, ограниченный въ срокѣ своего примѣненія 10-лѣтнимъ періодомъ, вліялъ на ростъ парового флота сильнѣе въ началѣ періода, чѣмъ въ концѣ его. Такъ, въ теченіе перваго пятилѣтія тоннажъ парового флота увеличился почти на 62 тыс. тоннъ, въ теченіе же второго—менѣе, чѣмъ на 34 тыс. тоннъ. Замѣчательно при этомъ то явленіе, что вымираніе паруснаго флота шло значительно быстрѣе въ теченіе перваго, чѣмъ въ теченіе второго пятилѣтія. Отсюда можно, кажется, сдѣлать то заключеніе, что, поощряя развитіе парового флота, законъ 1885 года ускорялъ процессъ вымиранія флота паруснаго.

Законъ 6 декабря 1885 года былъ замѣненъ закономъ 23 іюля 1896 года.

Законъ этотъ сохранилъ навигаціонныя преміи. Объ угольныхъ же преміяхъ въ немъ ничего не говорится и хотя въ ст. 48 сказано, что законъ 1885 года отмѣняется лишь въ тѣхъ частяхъ, въ которыхъ онъ противорѣчитъ новымъ постановленіямъ, но умолчаніе объ угольныхъ преміяхъ въ законѣ 1896 года дало

Итальянскому Правительству основаніе не выплачивать этихъ премій.

Новый законъ заключалъ въ себѣ слѣдующія постановленія о навигаціонныхъ преміяхъ.

Преміи эти выдаются паровымъ судамъ до достиженія ими 15 лѣтъ и паруснымъ судамъ до достиженія ими 21 года: 1) если они построены въ Италіи и внесены въ національные матрикулы до обнародованія закона; 2) если они построены въ Италіи и внесены въ національные матрикулы въ теченіе 10 лѣтъ, считая со дня обнародованія закона; 3) если они ко времени истеченія указаннаго десятилѣтняго срока строились въ Италіи и внесены въ національные матрикулы не позднѣе 2 лѣтъ послѣ истеченія такового. Одинаковымъ правомъ на навигаціонныя преміи пользуются суда иностранной постройки, внесенныя въ національные матрикулы не позднѣе 1 января 1887 года; напротивъ того, суда иностранной постройки, внсенныя въ національные матрикулы въ періодъ времени между 1 января 1887 года и 31 декабря 1895 года, пользуются правомъ на навигаціонныя преміи лишь въ половинномъ размѣрѣ; суда же иностранной постройки, внсенныя въ національные матрикулы послѣ указаннаго срока, вовсе права на навигаціонныя преміи не имѣютъ.

Навигаціонныя преміи выплачиваются: во-первыхъ, за рейсы между портами, лежащими за Суэзскимъ каналомъ и Гибралтарскимъ проливомъ; во-вторыхъ, за рейсы изъ Средиземнаго моря или обратно черезъ означенный каналъ или противъ; въ третьихъ, за некаботажные рейсы между портами Средиземнаго моря, и, въ четвертыхъ, только пароходамъ за рейсы каботажные.

Въ первомъ и во второмъ случаѣ преміи выплачиваются въ полномъ размѣрѣ, въ третьемъ и четвертомъ—въ размѣрѣ двухъ третей.

Ставка премій опредѣлена въ 80 чентезими съ каждой тонны брутто и каждыхъ 1.000 миль пробѣга, но эта ставка не остается неизмѣнной, а колеблется по трехлѣтіямъ возраста судна и притомъ такъ, что для паровыхъ судовъ она сокращается послѣ каждаго трехлѣтія на 10 ч., а для парусныхъ, впредь до достиженія ею нормы въ 20 чентезими, на 15 чентезими.

Ставка премій можетъ быть увеличена правительствомъ на 50% для судовъ, которыя при полной нагрузкѣ даютъ 16 миль хода.

Необходимыя для уплаты навигаціонныхъ премій суммы асигнуются ежегодно въ смѣтномъ порядкѣ.

Законъ 1896 года оставался въ силѣ лишь до 1901 года, когда онъ былъ замѣненъ новымъ по чисто бюджетнымъ соображеніямъ, что вызвало неудовольствіе со стороны арматоровъ и повлекло къ цѣлому ряду исковъ противъ правительства.

Признать законъ 1896 года безрезультатнымъ нельзя.

Выводъ этотъ подтверждается нижеслѣдующей таблицей общаго состоянія итальянскаго торговаго флота за 1896—1900 г.г.:

Годы.	Паровыя суда тоннъ нетто.	Парусныя суда тоннъ нетто.	Общій тоннажъ тоннъ нетто.
1896	237.727	527.554	765.281
1897	259.817	526.827	786.644
1898	277.520	537.642	815.162
1899	314.830	558.224	873.054
1900	376.844	568.164	945.008

Постройка новыхъ судовъ на итальянскихъ верфяхъ не поспѣвала за спросомъ на морскія перевозочныя средства: въ то время, какъ общій тоннажъ итальянскаго торговаго флота съ 1896 по 1897 годъ увеличивался на 21.363 т., съ 1897 по 1898 г.—на 28.518 т., съ 1898 по 1899 г.—на 57.892 т. и съ 1899 по 1900г.—на 71.954 т., итальянскія верфи выбросили на рынокъ всего лишь: 6.606, 11.542, 19.478 и 33.542 тоннъ. Весь непокрывшійся производительностью итальянскихъ верфей излишекъ пріобрѣтался на сторонѣ, за границей, а такъ какъ суда иностранной постройки по закону 1896 года навигаціонными преміями не пользовались, то отсюда противниками усвоенной Италіей системы покровительства торговому флоту дѣлался выводъ, что итальянскій флотъ можетъ развиваться и безъ премій, и что послѣднія являются излишнею роскошью, болѣе того «scandalosa spogliazione del bilancio italiano». Противъ этой аргументаціи правительство возражало ссылкою на то, что если за границею и пріобрѣтаются суда въ большомъ числѣ, то всѣ эти суда—старыя, такъ какъ новыя суда не могли бы выдержать иностранной конкуренціи на фрахтовомъ рынкѣ, но быть складомъ заграничнаго старья—небольшая честь для итальянскаго торговаго флота. Если онъ вообще долженъ обновляться, то, конéчно, новыми судами, отвѣчающими уровню современной транспортной техники, а такое обновленіе возможно только при условіи поддержки со стороны казны въ видѣ премій. Къ тому же только при посредствѣ премій можетъ быть вызвана въ странѣ болѣе энергичная судостроительная дѣятельность, имѣющая самостоятельную цѣнность, какъ особая отрасль промышленности, дающая заработокъ многочисленному рабочему населенію. Эти соображенія не спасли, однако, установленной закономъ 1896 года системы премій, и правительство волей-неволей должно было уступить противникамъ протекціонизма, въ результатѣ чего 16 мая 1901 года изданъ былъ новый законъ, разсчитанный на ликвидацію утвердившагося въ Италіи режима поощренія торговаго мореплаванія.

Навигаціонныя преміи сохраняются лишь въ пользу судовъ отечественной постройки, находящихся уже въ эксплоатаціи и тѣхъ, о постройкѣ коихъ заявлено до 1 октября 1899 года,

но и для этихъ судовъ въ значительно сокращенномъ размѣрѣ, а именно: для пароходовъ въ размѣрѣ 45 чентез. съ тонны брутто и 1.000 миль пробѣга и для парусныхъ судовъ—въ размѣрѣ 30 чентез.; однако, попрежнему на тотъ же срокъ: для пароходовъ—до достиженія ими 15-лѣтняго возраста и для парусныхъ судовъ—до достиженія ими 21-лѣтняго возраста, причемъ вновь установленный размѣръ преміи не подвергается никакимъ сокращеніямъ въ зависимости отъ рода плаванія.

Взамѣнъ навигаціонныхъ премій, суда, о постройкѣ коихъ заявлено послѣ 30 сентября 1899 года, пользуются особою, вновь устанавливаемою, единовременною арматорскою преміею въ нижеслѣдующемъ размѣрѣ: металлическія суда, спущенныя на воду до 30 іюня 1903 года,—въ размѣрѣ 60 лиръ, спущенныя на воду до 30 іюня 1905 года,—въ размѣрѣ 50 лиръ и спущенныя на воду до 30 іюня 1907 года,—въ размѣрѣ 40 лиръ; деревянныя же соотвѣтственно—въ размѣрѣ 30, 20 и 10 лиръ съ тонны брутто.

Помимо этихъ постановленій, законъ 16 мая 1901 года заключаетъ въ себѣ и нѣкоторыя другія, предусматривающія максимумъ расходовъ государственнаго казначейства на выдачу воспособленій отечественнымъ арматорамъ.

Ограниченія закона 1901 г. незамедлили сказаться какъ на ростѣ торговаго флота, такъ равно и на судостроительной дѣятельности. Если за періодъ времени съ 1897 по 1900 годъ чистая вмѣстимость парового флота увеличилась съ 259.817 тоннъ до 376.844 тоннъ, а паруснаго съ 526.827 до 568.164, то за періодъ времени съ 1900 по 1904 годъ она увеличилась соотвѣтственно съ 376.844 до 460.535 и съ 568.164 до 584.223. Съ другой стороны, противъ 54.382 тоннъ нетто, построенныхъ въ 1900 году было построено въ 1903 году только 44.453 тоннъ нетто, т. е. почти на 10.000 тоннъ нетто меньше.

Такова въ общихъ чертахъ исторія протекаціонной системы въ Италіи.

Въ 1906 году, когда истекъ срокъ дѣйствія закона 1896 года, а вмѣстѣ съ тѣмъ и закона 1901 года, вопросъ о судьбѣ торговаго мореплаванія вновь обратилъ на себя вниманіе правительства, причемъ выработана была новая программа поощренія этой отрасли промышленности, переданная въ 1908 году на разсмотрѣніе Высшаго Совѣта по торговому мореплаванію.

Эти предположенія не удостоились, однако, утвержденія Кабинета Министровъ и поэтому въ Парламентъ они внесены не были.

Такимъ образомъ, Италія въ ближайшемъ будущемъ должна войти въ рядъ странъ, въ которыхъ торговое мореплаваніе преміями не поощряется.

Въ отличіе отъ торговыхъ флотовъ другихъ странъ, торговый флотъ *Австріи* имѣетъ очень недлинную и несложную исторію. Началомъ ея можно считать 1836 годъ, когда основался «Австрій-

скій Ллойдъ», и по сей день играющій выдающуюся роль среди мореходныхъ предпріятій Австріи. Компанія эта съ самаго начала была поставлена правительствомъ въ совершенно исключительное положеніе въ смыслѣ разныхъ привилегій и денежныхъ воспособленій, вслѣдствіе чего условія мореходнаго промысла для остального флота, не пользовавшагося правительственной поддержкой, складывались не особенно благопріятно. Этимъ объясняется, можетъ быть, то обстоятельство, что въ теченіе шестидесятилѣтняго періода времени, считая съ основанія Австрійскаго Ллойда, непокровительствуемый торговый флотъ Австріи только однажды проявилъ извѣстную жизнеспособность. Это было въ серединѣ XIX столѣтія, когда парусный флотъ, уже обреченный на второстепенную роль надвигавшеюся конкуренціею парового флота, въ послѣдній разъ съ успѣхомъ боролся за свою позицію на морскихъ сообщеніяхъ. Въ это время возникли въ Каттаро, Рагузѣ, Курзолѣ и Луссинпикколо многочисленныя мореходныя предпріятія, которыя, казалось, полагали начало новому счастливому періоду развитія австрійскаго торговаго флота. Очень скоро пришлось, однако, разочароваться въ этомъ. Ко времени окончанія Крымской войны не только Англія, но и другія морскія державы начинаютъ замѣнять свой парусный флотъ паровымъ. Замѣна эта связывалась съ значительною затратою капиталовъ, которая совершенно была не подъ силу молодымъ австрійскимъ предпріятіямъ. Предоставленныя самимъ себѣ, лишенныя поддержки съ чьей бы то ни было стороны, они неминуемо должны были сдѣлаться жертвою измѣнившихся транспортныхъ условій. Борьба съ паровымъ флотомъ предвѣщала имъ полную гибель, и въ дѣйствительности черезъ 20 лѣтъ они уже едва влачили свое жалкое существованіе, а еще нѣсколько лѣтъ спустя и вовсе исчезли.

Описанный кризисъ побудилъ австрійское правительство принять нѣкоторыя мѣры, направленныя къ улучшенію условій мореходнаго промысла, но мѣры эти не остановили кризиса, угнетавшаго торговое мореплаваніе. Поэтому въ началѣ 90-хъ годовъ австрійское правительство переходитъ къ системѣ усиленнаго покровительства торговому флоту, которая устанавливается закономъ 27 декабря 1893 года.

Основная идея этого закона та, что арматоры, пользующіеся судами отечественной постройки, должны имѣть извѣстныя преимущества предъ тѣми арматорами, которые пользуются судами иностранной постройки. Къ этой основной идеѣ примыкаютъ еще двѣ, изъ которыхъ одна заключается въ томъ, что государственное воспособленіе собственно торговому флоту должно сообразовываться съ количествомъ его полезной работы въ интересахъ отечественнаго товарообмѣна и пассажирскаго движенія, а другая въ томъ, что субсидируемыя по особымъ договорамъ съ правительствомъ сообщенія не должны подвергаться конкуренціи, за счетъ

казны же, со стороны вольнаго судоходства, и что послѣднее должно искать себѣ поэтому иного поля дѣятельности, если желаетъ сохранить за послѣднею значеніе полезной дѣятельности съ точки зрѣнія общегосударственныхъ интересовъ,—той дѣятельности, которая заслуживаетъ нарочитаго поощренія. Сверхъ сего законодатель исходилъ изъ мысли, что въ поощреніи нуждается лишь та часть торговаго флота, которая работаетъ въ незащищенной отъ иностранной конкуренціи области дальняго плаванія и большого каботажа, что поощреніе не должно распространяться на суда старыя или негодныя и что, во всякомъ случаѣ, оно должно имѣть характеръ мѣры временной.

Свое выраженіе эти идеи получили въ слѣдующихъ постановленіяхъ закона.

Паровыя и парусныя суда, предназначенныя для дальняго плаванія и большого каботажа, если они будутъ значиться въ судовомъ регистрѣ во время дѣйствія издаваемаго закона, имѣютъ право на полученіе изъ казны, во-первыхъ, эксплоатаціонной и, во-вторыхъ, навигаціонной премій.

Эксплоатаціонная премія выплачивается судамъ не старше 15 лѣтъ, если притомъ они зачислены классификаціоннымъ учрежденіемъ въ одну изъ двухъ первыхъ категорій класса А и по крайней мѣрѣ въ $^2/_3$ принадлежатъ австрійскимъ подданнымъ. Право на эксплоатаціонную премію присваивается, такимъ образомъ, судну и въ томъ случаѣ, если оно не вполнѣ новое, лишь бы возрастъ его не превышалъ 15 лѣтъ, но такое не новое судно получаетъ эксплоатаціонную премію только въ теченіе остающагося до указаннаго максимальнаго возраста числа лѣтъ. Основаніемъ для исчисленія эксплоатаціонной преміи служитъ тонна чистой вмѣстимости судна. Размѣръ же этой преміи опредѣляется въ 6 фл. для металлическихъ паровыхъ судовъ, въ 4 фл. 50 кр. для металлическихъ парусныхъ и въ 3 фл. для парусныхъ судовъ деревянныхъ и смѣшанной конструкціи. Въ такомъ размѣрѣ эксплоатаціонная премія выплачивается судну за первый годъ по спускѣ его со стапеля, начиная же со второго года она ежегодно уменьшается на 5%. Правило это примѣняется въ соотвѣтствующемъ смыслѣ и къ судамъ не новымъ. Для судовъ металлическихъ, построенныхъ послѣ 1 января 1894 года на отечественныхъ верфяхъ, эксплоатаціонная премія увеличивается на 10%, а если эти суда построены по меньшей мѣрѣ наполовину изъ отечественныхъ матеріаловъ, то на 25%.

Дополненіемъ преміи эксплоатаціонной служитъ амортизаціонная премія въ размѣрѣ 1 гульдена съ тонны чистой вмѣстимости. Эту премію получаютъ въ теченіе 5 лѣтъ всѣ внесенныя въ судовой регистръ къ 1 іюля 1894 года суда дальняго плаванія и большого каботажа старше 15-лѣтняго возраста, если они зачислены классификаціоннымъ учрежденіемъ по крайней мѣрѣ въ классѣ B, I, I.

*

Если судно непрерывно болѣе чѣмъ въ теченіе 6 мѣсяцевъ находится въ разоруженномъ состояніи или не совершаетъ торговыхъ операцій, то оно лишается права какъ на эксплоатаціонную премію, не исключая надбавокъ къ ней, такъ и на амортизаціонную премію за весь періодъ бездѣйствія.

Что касается навигаціонной преміи, то таковая выдается исключительно лишь за рейсы отъ австрійскихъ портовъ или по направленію къ нимъ, съ тѣмъ притомъ ограниченіемъ, что эти рейсы, если они совершаются паровымъ судномъ, не должны конкурировать съ субсидируемыми линіями. Основаніемъ для исчисленія навигаціонной преміи служитъ тонна чистой вмѣстимости и 100 миль пробѣга, а ставка ея составляетъ 5 крейцеровъ.

Помимо премій, законъ 27 декабря 1893 года установилъ еще и другую льготу въ пользу морскихъ торговыхъ судовъ—освободивъ ихъ на 5 лѣтъ, считая съ 1 января 1894 года, а суда, построенныя на отечественныхъ верфяхъ послѣ 1 января 1894 года, на 5 лѣтъ, считая со дня полученія регистроваго свидѣтельства, отъ платежа промысловаго и подоходнаго налога, причемъ, однако, во второмъ случаѣ эта льгота пріурочивалась къ сроку дѣйствія закона и не должна была, такимъ образомъ, выходить за предѣлы 27 декабря 1903 года, такъ какъ законъ 1893 года изданъ былъ срокомъ на 10 лѣтъ.

Императорскимъ приказомъ 27 декабря 1900 года означенная льгота была расширена въ томъ смыслѣ, что срокъ ея былъ назначенъ для всѣхъ вообще судовъ до 31 декабря 1903 года.

Законъ 27 декабря 1893 года, съ истеченіемъ срока его дѣйствія въ 1903 году, нѣсколько разъ возобновлялся на одинъ годъ, пока не былъ замѣненъ новымъ, нынѣ дѣйствующимъ.

Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что законъ 1893 года оказалъ благотворное вліяніе на развитіе торговаго мореплаванія Австріи. Это усматривается изъ слѣдующихъ цифръ. Въ 1893 году Австрія располагала всего на все 70 пароходами чистою вмѣстимостью въ 87.033 тонны, а въ 1905 году уже 129 пароходами чистою вмѣстимостью въ 248.422 тонны. Для оцѣнки этихъ цифръ слѣдуетъ, однако, имѣть въ виду, что добрая половина всего австрійскаго парового тоннажа выпадаетъ на долю Австрійскаго Ллойда, который, какъ субсидируемое предпріятіе, премій не получаетъ (ст. X зак. 1903 года).

Какъ на существенный недостатокъ закона 1893 года указываютъ на то, что интересы вольнаго судоходства принесены этимъ закономъ въ жертву интересамъ Австрійскаго Ллойда. Лишенное премій за рейсы, параллельные съ субсидируемыми линіями, вольное судоходство, дѣйствительно, было крайне стѣснено въ раіонѣ своей дѣятельности. Австрійскій Ллойдъ все расширялъ при этомъ сѣть своихъ сообщеній, такъ что вольному судоходству приходилось все болѣе довольствоваться сообщеніями второстепеннаго коммер-

ческаго значенія, а такъ какъ Австрійскій Ллойдъ не въ состояніи былъ обслуживать своими пароходами всего грузового и пассажирскаго движенія на линіяхъ монополизированной имъ сѣти, то въ результатѣ оказалось, что отстраняемое отъ конкуренціи отечественное вольное судоходство уступало свое мѣсто иностранному флагу.

Новый законъ о поощреніи торговаго мореплаванія и судостроенія санкціонированъ 23 февраля 1907 года.

Постановленія этого закона слѣдующія:

Денежныя воспособленія отъ казны выдаются для поощренія торговаго мореплаванія, съ одной стороны, и судостроенія—съ другой.

Воспособленія торговому мореплаванію распадаются, какъ и по прежнему закону, на эксплоатаціонную и навигаціонную преміи и предназначаются исключительно для судовъ вольнаго плаванія, совершающихъ таковое внѣ границъ малаго каботажа.

Необходимыми условіями для полученія указанныхъ премій являются: 1) классъ А, I или II; 2) возрастъ не свыше двухъ лѣтъ ко времени вступленія въ дѣйствіе закона; 3) скорость хода для пароходовъ при половинной нагрузкѣ не менѣе 10 миль въ часъ, и 4) принадлежность судна по крайней мѣрѣ въ $^2/_3$ австрійскоподданнымъ.

Въ частности, эксплоатаціонная премія выплачивается судамъ вмѣстимостью не менѣе чѣмъ въ 400 тоннъ брутто, срокъ же выплаты ограничивается періодомъ времени отъ поднятія національнаго флага до достиженія судномъ 15-лѣтняго возраста. Дальнѣйшимъ условіемъ полученія эксплоатаціонной преміи, помимо минимальнаго размѣра и извѣстнаго возраста судна, является выполненіе требованія о томъ, чтобы за отчетный годъ судно хотя бы одинъ разъ посѣтило съ коммерческою цѣлью отечественный портъ.

Въ теченіе первыхъ трехъ лѣтъ, послѣ спуска судна со стапеля, эксплоатаціонная премія остается неизмѣнной, а затѣмъ ежегодно уменьшается, а именно: начиная съ четвертаго года на 5%, а начиная съ десятаго—на 10%.

Исчисленіе эксплоатаціонной преміи производится съ тонны брутто, причемъ, однако, суда съ вмѣстимостью свыше 7.000 тоннъ брутто, приравниваются въ отношеніи права на эксплоатаціонную премію къ судамъ въ 7.000 тоннъ брутто.

Размѣръ эксплоатаціонной преміи неодинаковъ для судовъ металлическихъ и деревянныхъ.

Вторыя получаютъ 6 кронъ, причемъ предполагается, что они построены на отечественной верфи. Первыя же, т. е. металлическія суда, получаютъ отъ 6 до 10 кронъ. Высшую категорію образуютъ здѣсь суда, построенныя на отечественныхъ верфяхъ послѣ 1 іюля 1907 года: они получаютъ 10 кр., остальныя же по-

лучаютъ либо 7, либо 6 кр., смотря по тому, зарегистрованы ли они до конца 1910 года или послѣ этого срока.

Въ отличіе отъ эксплоатаціонной навигаціонная премія выплачивается за полезную работу судна, за плаваніе съ коммерческою цѣлью, и притомъ совершаемое въ интересахъ отечественной торговли, а если дѣло касается парохода, то и внѣ субсидируемыхъ правительствомъ срочныхъ сообщеній.

Рейсами полезными, совершаемыми въ интересахъ отечественной торговли, считаются рейсы, имѣющіе своимъ исходнымъ или конечнымъ пунктомъ австрійскій портъ, изъ котораго вывезено или въ который ввезено груза въ количествѣ, соотвѣтствующемъ не менѣе чѣмъ $^1/_3$ чистой вмѣстимости судна или кубическому содержанію по крайней мѣрѣ 1.700 тоннъ нетто.

Навигаціонная премія составляетъ 10 геллеровъ за каждую тонну чистой вмѣстимости и за каждыя 100 миль плаванія.

Пароходы съ вмѣстимостью свыше 5.000 тоннъ нетто получаютъ навигаціонную премію лишь въ размѣрѣ преміи, причитающейся пароходамъ вмѣстимостью въ 5.000 тоннъ нетто.

Исчисленіе навигаціонной преміи производится соотвѣтственно кратчайшимъ морскимъ разстояніямъ.

Промежуточные порты принимаются во вниманіе при расчетѣ пройденнаго пути лишь въ томъ случаѣ, если въ этихъ портахъ былъ сданъ принятый въ австрійскомъ портѣ или принятъ для сдачи въ таковомъ грузъ, соотвѣтствующій, по крайней мѣрѣ, $^1/_6$ вмѣстимости судна.

Подобно предшествующему, и законъ 1907 года покровительствуетъ отечественному флоту податною льготою.

Льгота эта состоитъ въ томъ, что всѣ вообще морскія торговыя суда, за исключеніемъ принадлежащихъ субсидируемымъ предпріятіямъ, освобождаются отъ платежа промысловаго налога на время дѣйствія новаго закона, а морскія торговыя суда, построенныя на отечественныхъ верфяхъ послѣ 1 февраля 1907 года, срокомъ на 10 лѣтъ, считая со дня выправки регистроваго свидѣтельства.

Спеціальная податная льгота установлена затѣмъ въ пользу акціонерной формы мореходныхъ предпріятій. Эта льгота выражается въ освобожденіи отъ гербовыхъ и иныхъ пошлинъ договоровъ о превращеніи мореходныхъ не акціонерныхъ товариществъ въ акціонерныя, а также акцій, выпускаемыхъ для пріобрѣтенія судовъ существующаго не акціонернаго мореходнаго товарищества.

Въ заключеніе слѣдуетъ упомянуть о томъ, что законъ 1907 года рѣшительно отступаетъ отъ начала неограниченныхъ кредитовъ на поощреніе торговаго мореплаванія. Несмотря на предостереженія, которыя дѣлались при обсужденіи законопроекта, ни правительство, ни рейхсратъ не сочли возможнымъ оставить дѣло на

прежней почвѣ соразмѣренія кредитовъ съ фактически обнаружившеюся потребностью въ воспособленіяхъ отъ казны, благодаря чему въ законѣ 1907 года и фигурируютъ статьи, устанавливающія предѣлъ пожертвованій государственнаго казначейства. Этотъ предѣлъ фиксированъ въ отношеніи эксплоатаціонныхъ и навигаціонныхъ премій для 1907 года и послѣдующихъ годовъ до 1911 года включительно суммами въ 4.200.000, 4.400.000, 4.700.000, 5.000.000 и 5.300.000 кронъ, а начиная съ 1912 года—ежегодною суммою въ 5.600.000 кронъ, съ тѣмъ, чтобы эксплоатаціонная премія выплачивалась ежегодно не болѣе чѣмъ за 18.000 тоннъ брутто, считая въ томъ числѣ не болѣе 3.000 тоннъ брутто на парусныя суда.

Дѣйствіе закона 1907 года истекаетъ 31 декабря 1916 года. Такимъ образомъ, еще въ теченіе 4-хъ лѣтъ режимъ усиленнаго протекціонизма обезпеченъ австрійскому торговому флоту.

Переходя къ *Венгріи*, необходимо сказать, что флотъ этой страны пережилъ тѣ же фазы развитія, что и флотъ австрійскій: расцвѣтъ паруснаго флота въ 50-хъ годахъ, тяжелая борьба въ 60-хъ и 70-хъ годахъ съ конкуренціей иностранныхъ паровыхъ флотовъ и, какъ результатъ этой борьбы, почти полное его исчезновеніе въ 80-хъ годахъ, побуждающее правительство принять мѣры къ возрожденію морскихъ силъ страны, но уже на новой технологической основѣ. Заботливость венгерскаго правительства въ указанномъ направленіи выразилась въ законѣ 4 іюля 1893 года о воспособленіи торговому мореплаванію.

Останавливаться на изложеніи этого закона нѣтъ надобности, такъ какъ по структурѣ своей онъ совпадаетъ съ австрійскимъ закономъ 1893 года. Необходимо отмѣтить лишь болѣе низкія ставки венгерскаго законодательства и фиксацію кредитовъ, которой въ первоначальномъ австрійскомъ законѣ не было.

Практика протекціонной системы привела въ Венгріи къ результатамъ, которые могутъ быть названы удовлетворительными. Какъ усматривается изъ объяснительной записки къ проекту новаго закона о поощреніи торговаго мореплаванія и судостроенія отъ 3 декабря 1902 года, подписанной министромъ торговли Людвигомъ Лангомъ, вольное судоходство въ Венгріи имѣло въ своемъ составѣ въ моментъ изданія закона 1893 года всего на-все одинъ пароходъ «Оріентъ» въ 1.496 тоннъ чистой вмѣстимости, да и этотъ единственный пароходъ былъ пріобрѣтенъ въ расчетѣ на ожидавшееся тогда покровительство; девять же лѣтъ спустя, т. е. въ 1902 году, то же вольное судоходство въ Венгріи заключало въ себѣ 16 пароходовъ общею вмѣстимостью въ 33.158 тоннъ нетто.

Изъ внѣ-европейскихъ странъ навигаціонныя преміи выплачиваются также въ *Японіи* по закону 23 марта 1896 года, вступившему въ силу 1 октября того же года. Законъ распространяется только на суда металлическія валовою вмѣстимостью болѣе 1.000 тоннъ при минимальной скорости хода въ 10 морскихъ миль и при-

томъ только на плаванія внѣ каботажныхъ сообщеній. При этомъ не имѣютъ права на полученіе воспособленія: 1) суда заграничной постройки, возрастъ которыхъ во время внесенія ихъ въ японскій судовой списокъ превышаетъ 5 лѣтъ; 2) суда старше 15 лѣтъ; 3) суда, обслуживающія сообщенія, за которыя японское правительство уже выплачиваетъ субсидіи. Воспособленіе выплачивается въ слѣдующемъ размѣрѣ. Судно валовой вмѣстимости свыше 1.000 тоннъ и скоростью хода въ 10 морскихъ миль получаетъ за каждыя 1.000 миль пробѣга по 25 сенъ съ тонны валовой вмѣстимости. За каждыя лишнія 500 т. сверхъ установленныхъ 1.000 т. воспособленіе увеличивается на 10%, что составляетъ 2 сена 5 риковъ за тонну, и за каждую лишнюю милю скорости—на 20% или на 5 сенъ, причемъ тоннажъ сверхъ 6.000 тоннъ и скорость хода свыше 17 узловъ основаніемъ для прибавокъ уже не служитъ. Въ указанномъ размѣрѣ воспособленіе выплачивается въ теченіе первыхъ 15 лѣтъ послѣ постройки судна, начиная же съ 16-го года оно подвергается ежегодному сокращенію на 5%. При опредѣленіи совершеннаго судномъ пробѣга принимается во вниманіе кратчайшее морское разстояніе между портами. Для судовъ, заходившихъ передъ уходомъ за границу, въ нѣсколько японскихъ портовъ, началомъ плаванія считается послѣдній японскій портъ, для судовъ же, приходящихъ изъ-за границы, конечнымъ пунктомъ, при опредѣленіи пройденнаго разстоянія, считается первый японскій портъ, въ который они заходятъ.

XVI. Журналъ Совѣта по дѣламъ торговаго мореплаванія.

Засѣданіе 9 и 10 февраля 1905 года.

По вопросу объ установленіи преміи въ пользу судовъ, плавающихъ подъ русскимъ національнымъ флагомъ.

(Представленіе по этому дѣлу, отъ 24 января 1904 г. за № 323, разослано членамъ Совѣта по дѣламъ торговаго мореплаванія въ печатныхъ экземплярахъ).

Открывая засѣданіе, Его Императорское Высочество изволилъ предложить Совѣту прежде всего высказаться по принципіальному вопросу о томъ, желательно ли вообще, въ видахъ созданія благопріятныхъ условій для развитія и преуспѣянія русскаго торговаго флота, установленіе поощрительныхъ премій въ пользу судовъ подъ русскимъ флагомъ изъ общегосударственныхъ средствъ. При этомъ Его Императорское Высочество изволилъ указать, что обусловливаемое обстоятельствами военнаго времени современное состояніе средствъ государственнаго казначейства не должно вліять на рѣшеніе поставленнаго принципіальнаго вопроса, такъ какъ если нынѣ Правительству и было бы затруднительно производить денежныя выдачи на поощреніе національнаго торговаго флота, то, по прошествіи нѣкотораго періода времени, съ общимъ улучшеніемъ рессурсовъ казны, къ производству таковыхъ выдачъ препятствій не должно бы встрѣтиться, при условіи, что обсуждаемая мѣра признана будетъ отвѣчающей жизненнымъ потребностямъ торговаго флота.

Предложенный Совѣту Его Императорскимъ Высочествомъ принципіальный вопросъ вызвалъ разномысліе. Такъ, нѣкоторые члены Совѣта полагали, что установленіе премій въ формѣ денежныхъ выдачъ морскимъ судамъ не является такою мѣрою, которая непремѣнно и при всякихъ условіяхъ приводитъ къ результату, который отъ этой мѣры ожидается. Въ этомъ отношеніи убѣдительнымъ примѣромъ можетъ служить Франція, которая, затративъ огромныя суммы на выдачу навигаціонной преміи національнымъ судамъ, успѣла, однако, достигнуть результатовъ, совершенно не

соотвѣтствующихъ произведеннымъ затратамъ. Примѣръ этотъ тѣмъ болѣе поучителенъ, что Германія, никогда не примѣнявшая и не примѣняющая нынѣ системы премій, принадлежитъ къ числу странъ, флотъ которыхъ развивается чрезвычайно успѣшно и постепенно отвоевываетъ рынки, ранѣе обслуживаемые флотами другихъ странъ. Есть основаніе утверждать, что выдаваемыя изъ государственнаго казначейства денежныя воспособленія судамъ торговаго флота только тогда достигаютъ цѣли и приводятъ къ замѣтному увеличенію численнаго состава флота, когда общія экономическія и юридическія условія, въ коихъ приходится жить и развиваться торговому флоту, также благопріятствуютъ его росту и процвѣтанію. Дѣйствительно, имѣются ли какія либо основанія ожидать полезнаго дѣйствія отъ примѣненія системы премій при отсутствіи въ странѣ живого интереса къ мореходной промышленности, маломъ проявленіи частной въ этомъ дѣлѣ иниціативы и энергіи и низкомъ уровнѣ коммерческой освѣдомленности. Далѣе, вполнѣ ясно, что система премій должна оказаться безсильной тамъ, гдѣ пассивный характеръ внѣшнихъ торговыхъ сношеній не даетъ достаточной работы національному флоту. Едва ли также установленіе премій приведетъ къ намѣченной цѣли, при отсутствіи твердаго и отвѣчающаго современнымъ условіямъ мореходной промышленности правопорядка въ сферѣ публичныхъ и частныхъ отношеній, возникающихъ при морской перевозкѣ. Несомнѣннымъ является и то, что преміи судамъ никогда не возмѣстятъ весьма значительныхъ убытковъ, причиняемыхъ мореходной промышленности сложными и стѣснительными таможенными порядками, а также общимъ бюрократическимъ отношеніемъ административныхъ властей къ жизненнымъ нуждамъ торговаго флота, излишне ограничиваемаго въ свободномъ проявленіи его дѣятельности. Наконецъ, безспорно, что дѣйствіе системы премій можетъ быть совершенно парализовано при неустройствѣ портовъ, недостаточности ихъ оборудованія и высокомъ уровнѣ накладныхъ портовыхъ расходовъ. Такимъ образомъ, казалось бы, что предварительно установленія какихъ бы то ни было премій въ пользу судовъ торговаго флота надлежитъ, въ цѣляхъ полученія полезныхъ результатовъ отъ этой мѣры поощренія мореходной промышленности, озаботиться созданіемъ вышеуказанныхъ общихъ условій. Принимая во вниманіе, что сіи условія въ Россіи оставляютъ желать очень многаго, установленіе премій въ пользу морскихъ торговыхъ судовъ представляется во всякомъ случаѣ преждевременнымъ. Засимъ, надлежитъ имѣть въ виду, что премированіе судовъ торговаго флота принадлежитъ къ числу мѣръ, поощренія которыя, будучи примѣнены однимъ государствомъ, вызываютъ стремленіе въ другихъ парализовать ихъ дѣйствіе отвѣтными мѣрами, вслѣдствіе чего какой бы размѣръ поощрительной преміи ни былъ установленъ данными государствами, всегда остается рискъ, что размѣръ этотъ будетъ превзойденъ въ

другомъ конкурирующемъ государствѣ, и такимъ образомъ понесенныя государственнымъ казначействомъ жертвы, нерѣдко въ ущербъ удовлетворенія иныхъ потребностей покровительствуемаго флота, окажутся непроизводительными. Независимо отъ изложеннаго, нельзя не считаться и съ тѣмъ весьма существеннымъ соображеніемъ, что, прежде чѣмъ устанавливать столь сомнительную мѣру поощренія, какъ премированіе морскихъ торговыхъ судовъ, необходимо доказать невозможность осуществленія иной мѣры поощренія, несомнѣнно долженствующей вызвать чрезвычайное усиленіе численнаго состава національнаго флота, а именно: установленія льготнаго таможеннаго обложенія иностранныхъ грузовъ, привозимыхъ въ порты Имперіи на русскихъ судахъ въ связи съ пониженіемъ портовыхъ сборовъ съ отпускныхъ товаровъ, экспортируемыхъ на нашихъ судахъ, а равно установленія особыхъ экспортныхъ тарифовъ по примѣру нѣкоторыхъ западно-европейскихъ государствъ.

За силою приведенныхъ соображеній названные члены Совѣта категорически высказались противъ установленія премій и полагали въ детальное разсмотрѣніе внесеннаго Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія представленія не входить.

Прочіе же члены Совѣта, составившіе большинство, съ своей стороны, не отрицая значенія и силы за высказанными соображеніями, однако, находили, что частная предпріимчивость и знаніе въ мореходномъ дѣлѣ не обезпечиваютъ сами по себѣ болѣе или менѣе значительнаго прилива капиталовъ въ національную мореходную промышленность, такъ какъ такой приливъ прежде всего зависитъ отъ уровня доходности мореходныхъ предпріятій. Между тѣмъ даже на западѣ мореходный промыселъ даетъ лишь весьма скромный доходъ на капиталъ, будучи при томъ связанъ съ рискомъ, который неизвѣстенъ въ другихъ отрасляхъ промышленности. Такъ, напр., изъ 18 наиболѣе крупныхъ пароходныхъ обществъ Англіи, занимающихся перевозкою не только грузовъ, но и пассажировъ, за 1904 г. три совсѣмъ не получили дивиденда; у большинства дивидендъ составлялъ 4 и 5% и только одно общество Peninsular and Oriental Steam Navigation Company выдало акціонерамъ 9%, но надо замѣтить, что это общество пользуется крупною правительственною субсидіею. Что касается компаній, занимающихся исключительно перевозкою грузовъ, то изъ 49 обществъ этого рода за тотъ же 1904 годъ вовсе не получили дивиденда 13 обществъ; затѣмъ у 32 обществъ дивидендъ колебался между $2^1/_4$ и 6% и только 4 общества выдали акціонерамъ отъ 7 до 10%. При этомъ нельзя не отмѣтить, что результатъ эксплоатаціи у тѣхъ 13 обществъ, которыя не дали вовсе дивиденда, былъ таковъ, что они не могли даже списать за этотъ годъ какой либо суммы въ погашеніе стоимости своихъ судовъ. Совершенно то же явленіе наблюдается и въ Германіи, гдѣ, напр. Гамбурго-Американская Компанія, флотъ которой достигалъ

въ 1903 году 650.000 рег. тоннъ, часто вовсе не выдаетъ дивиденда (таковы года: 1892, 93, 94), засимъ Сѣверо-Германскій Ллойдъ, располагавшій въ томъ же 1903 году 583.000 рег. тоннъ, иногда также не выдавалъ вовсе дивиденда, таковы года: 1891, 94, 95, а иногда (1891 годъ) выдавалъ всего 1½%, 3%, 4%. Такимъ образомъ, если въ Англіи и Германіи, съ ихъ огромнымъ торговымъ флотомъ, съ ихъ широко развитою внѣшнею торговлею, мореходное дѣло не всегда является доходнымъ, то возможно ли ожидать, что въ Россіи, гдѣ оно только насаждается, мореходная промышленность давала бы такой доходъ, который вызвалъ бы приливъ значительныхъ капиталовъ къ этой столь рискованной промышленности. Очевидно, что для обезпеченія этого прилива капиталовъ необходимо принять мѣры въ видахъ повышенія доходности до такой нормы, при которой русскіе предприниматели признали бы для себя выгоднымъ помѣщать свои капиталы въ морской перевозочный промыселъ. Наиболѣе дѣйствительною въ этомъ отношеніи мѣрою и является установленіе премій въ пользу морскихъ торговыхъ судовъ. Далѣе, по поводу высказаннаго опасенія о томъ, что установленіе въ Россіи премій вызоветъ сейчасъ же стремленіе въ другихъ государствахъ парализовать дѣйствіе этихъ премій болѣе высокими преміями, необходимо замѣтить, что обсужденіе покровительственныхъ государственныхъ мѣропріятій въ области экономической политики вообще едва ли допустимо съ приведенной точки зрѣнія, такъ какъ такая точка зрѣнія оправдывала бы полную пассивность Правительства въ той сферѣ, въ которой всѣ современныя государства проявляютъ самую широкую дѣятельность, не останавливаясь при этомъ предъ колоссальными затратами изъ общихъ бюджетныхъ средствъ. Къ тому же нельзя не принять во вниманіе, что Россія, морской торговый флотъ которой, по тоннажу своему, представляется незначительнымъ, находится въ особо благопріятныхъ условіяхъ въ отношеніи конкуренціи на почвѣ покровительственныхъ мѣръ, направляемыхъ къ развитію торговаго флота, такъ какъ установленіе въ Россіи хотя бы очень высокихъ премій вызоветъ со стороны государственнаго казначейства жертвы несомнѣнно меньшія, чѣмъ тѣ, которыхъ бы потребовало установленіе соотвѣтственныхъ премій въ государствахъ, какъ Англія, Германія или Франція, съ ихъ огромными торговыми флотами. Обращаясь, засимъ, къ указаніямъ на то, что установленіе у насъ премій явилось бы мѣрою преждевременною, въ виду отсутствія общихъ условій, благопріятствующихъ развитію торговаго флота, слѣдуетъ принять въ соображеніе, что благоустройство торговыхъ портовъ, облегченныя таможенныя формальности и проч.—все это въ одинаковой степени служитъ на пользу какъ отечественнаго, такъ и иностраннаго флотовъ, а потому созданіе этихъ общихъ условій никоимъ образомъ не обезпечиваетъ роста національнаго морского перевозочнаго промысла, поддержаніе котораго возможно лишь путемъ непосредственныхъ денежныхъ

выдачъ. Убѣдительнымъ въ этомъ отношеніи примѣромъ можетъ служить Америка, гдѣ, при полной наличности общихъ благопріятныхъ условій для развитія національнаго торговаго флота, таковой, однако, развивается медленно, и нынѣ Правительство Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, какъ извѣстно, крайне озабочено разработкою законопроекта о денежныхъ преміяхъ судамъ, плавающимъ подъ американскимъ флагомъ.

Наконецъ, что касается соображеній о замѣнѣ премій установленіемъ, во 1-хъ, пониженнаго таможеннаго обложенія грузовъ, ввозимыхъ на судахъ подъ русскимъ флагомъ, и, во 2-хъ, ряда мѣръ, имѣющихъ конечною цѣлью вызвать спросъ на русскія суда путемъ различныхъ облегченій для грузовъ, принимаемыхъ къ перевозкѣ на русскія суда, то, не отрицая цѣлесообразности и полезности подобнаго рода мѣропріятій, нельзя не считаться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что нѣкоторыя изъ означенныхъ мѣропріятій уже получили осуществленіе, не вызвавъ, однако, замѣтнаго увеличенія нашего торговаго флота, а другія мѣропріятія той же категоріи не могутъ быть осуществлены за силою существующихъ торговыхъ договоровъ, построенныхъ на принципѣ взаимства.

Разрѣшивъ въ вышеуказанномъ смыслѣ принципіальный вопросъ о томъ, представляется ли своевременнымъ и соотвѣтственнымъ установленіе премій въ пользу судовъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ, Совѣтъ по предложенію Августѣйшаго Предсѣдателя обратился къ обсужденію детальныхъ вопросовъ, поставленныхъ въ заключительной части представленія Отдѣла. При этомъ Его Императорское Высочество изволилъ высказать, что окончательно выработанный законопроектъ о преміяхъ, предварительно внесенія въ Государственный Совѣтъ, будетъ представленъ въ сессію 1906 года на обсужденіе Совѣта и что поэтому нынѣ Совѣту надлежитъ, по каждому изъ поставленныхъ вопросовъ, дать лишь общее заключеніе, которое Отдѣлъ и приметъ къ руководству при составленіи помянутаго законопроекта.

Останавливаясь, прежде всего, на выясненіи условій, при наличности которыхъ являлось бы желательнымъ предоставлять судамъ право на полученіе премій, Совѣтъ высказался по нижеслѣдующимъ вопросамъ:

I. Допустимо-ли премированіе судовъ заграничной постройки?

Разрѣшая настоящій вопросъ, Совѣтъ принялъ во вниманіе, что цѣль установленія премій заключается въ поощреніи торговаго мореплаванія, какъ такового, а не отечественнаго судостроенія, хотя несомнѣнно, что преміи, способствуя развитію торговаго мореплаванія, тѣмъ самымъ вызовутъ у насъ и усиленіе судостроительной дѣятельности. Въ виду сего лишеніе судовъ иностранной

постройки права на полученіе премій, особливо при дѣйствіи закона о безпошлинномъ пропускѣ судовъ изъ заграницы, являлось бы мѣрой, противорѣчащей цѣли разсматриваемаго законопроекта.

II. Допустимо-ли премированіе судовъ парусныхъ?

Вопросъ этотъ Совѣтъ разрѣшилъ въ утвердительномъ смыслѣ, имѣя въ виду, что парусное судоходство въ настоящее время далеко еще не потеряло своего значенія на многихъ морскихъ сообщеніяхъ и тамъ, гдѣ дѣло касается перевозки дешевыхъ массовыхъ грузовъ, требующихъ низкихъ фрахтовъ и менѣе нуждающихся въ срочности доставки. Къ тому же на современныхъ парусныхъ судахъ все болѣе и болѣе находятъ себѣ примѣненіе разнаго рода двигатели, въ значительной степени устраняющіе зависимость означенныхъ судовъ отъ состоянія погоды и приближающіе ихъ, въ отношеніи удобства эксплоатаціи, къ судамъ паровымъ, каковое обстоятельство дѣлаетъ парусный флотъ весьма жизнеспособнымъ и колеблетъ распространенное мнѣніе о вымираніи этого флота.

III. Допустимо-ли премированіе судовъ деревянныхъ и смѣшанной конструкціи?

По сему вопросу Совѣтъ полагалъ, что суда деревянныя и смѣшанной конструкціи безусловно преобладаютъ въ нашемъ торговомъ флотѣ, вслѣдствіе чего нераспространеніе на нихъ разсматриваемой покровительственной мѣры поставило бы огромное число нашихъ арматоровъ въ весьма невыгодныя условія по сравненію съ небольшою группою мореходныхъ предпріятій, владѣющихъ металлическими судами. Исходя изъ этого, Совѣтъ высказался за премированіе судовъ деревянныхъ и смѣшанной конструкціи наравнѣ съ судами металлическими.

IV. Какая скорость хода признавалась бы минимальной для назначенія премій?

Совѣтъ принялъ по этому вопросу во вниманіе, что здѣсь подъ скоростью разумѣется отнюдь не фактическая скорость, съ какою данное судно ходитъ при эксплоатаціи, а та скорость, съ какою судно способно ходить въ зависимости отъ своихъ конструктивныхъ качествъ. Эта послѣдняя скорость могла бы быть премирована въ цѣляхъ улучшенія качественнаго состава нашего торговаго флота, въ каковомъ улучшеніи заинтересованы какъ морская торговля, такъ и морское вѣдомство на случай обращенія торговыхъ судовъ въ службу военному флоту. Совѣтъ затруднился, однако, опредѣлить минимальную, для назначенія премій, скорость хода, полагая, что вмѣшательство правительства въ данное дѣло могло бы причинить ущербъ морской торговлѣ, которой пришлось бы

оплачивать скорость, не вызываемую дѣйствительными потребностями нашего торговаго оборота. Что же касается потребностей морского вѣдомства въ быстроходныхъ судахъ, то таковая, по мнѣнію Совѣта, могла бы найти себѣ удовлетвореніе въ установленіи дополнительной преміи за скорость. Такимъ образомъ, Совѣтъ высказался противъ установленія въ законѣ какого бы то ни было минимума скорости, какъ основанія для назначенія премій.

V. Суда всѣхъ-ли родовъ плаванія подлежатъ премированію?

По означенному вопросу среди членовъ Совѣта возникло разномысліе. А именно одни члены полагали, что премированію подлежатъ всѣ роды плаванія, не исключая и плаванія между портами иностранными, такъ какъ и этого рода плаваніе, хотя и не совершается въ интересахъ отечественнаго грузооборота, производитъ, однако, работу, идущую на пользу русскаго народнаго хозяйства, служа въ то же время весьма значительнымъ подспорьемъ для нашего торговаго флота, обреченнаго въ водахъ Имперіи на бездѣйствіе съ прекращеніемъ навигаціи въ нихъ. Другіе же члены Совѣта находили, что едва-ли имѣется достаточно основаній за счетъ средствъ государственнаго казначейства, путемъ премированія рейсовъ между иностранными портами, понижать фрахты на этихъ сообщеніяхъ на пользу иностранной морской торговли. Означенное разномысліе было разрѣшено голосованіемъ, давшимъ 11 голосовъ за премированіе всѣхъ родовъ плаванія и 8 голосовъ за премированіе лишь плаванія каботажнаго и между русскими, съ одной, и иностранными портами, съ другой стороны.

VI. Допустимо-ли премированіе судна, совершившаго рейсъ съ однимъ балластомъ или съ неполнымъ грузомъ, и въ послѣднемъ случаѣ, какое количество груза должно быть признано минимальнымъ для сохраненія правъ на полученіе преміи?

Означенный вопросъ равнымъ образомъ вызвалъ разногласіе между членами Совѣта. Такъ, меньшинство полагало, что преміи надлежитъ выдавать и за рейсы, совершенные съ однимъ балластомъ, ибо только при такомъ условіи можно будетъ развить у насъ судоходство, испытывающее большія затрудненія въ пріисканіи обратныхъ грузовъ. Большинство же находило, что цѣль установленія премій—поощреніе полезной работы торговаго флота, но отнюдь не плаванія, какъ такового, внѣ всякой связи съ потребностью морской торговли. Что же касается минимума груза, который бы давалъ право на полученіе преміи, то въ установленіи такого минимума надобности не встрѣчается, ибо премія безъ соотвѣтствующаго фрахта не можетъ быть побудительной причиной для совершенія рейсовъ съ однимъ балластомъ, и такимъ образомъ

опасность, что суда будутъ совершать плаваніе лишь въ цѣляхъ полученія преміи, въ дѣйствительности отпадаетъ. По симъ соображеніямъ Совѣтъ полагалъ выдавать преміи лишь за рейсы, совершенные съ грузомъ, не опредѣляя въ законѣ того минимума груза, который бы давалъ право на полученіе премій.

VII. Надлежитъ-ли установить какой-либо максимальный срокъ службы судна (отдѣльно для металлическаго и деревяннаго), по достиженіи коего оно лишалось бы права на полученіе преміи?

При обсужденіи настоящаго вопроса было принято во вниманіе, что опредѣленіемъ въ законѣ срока, по достиженіи котораго судно лишается права на полученіе преміи, преслѣдуется цѣль постояннаго обновленія торговаго флота. Вмѣстѣ съ тѣмъ установленіе такого срока вызывается соображеніемъ справедливости, ибо судно отработавшее, въ смыслѣ послѣдовавшаго уже погашенія его капитальной стоимости, очевидно, въ отношеніи эксплоатаціи, находится въ болѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ судно, еще не отработавшее. Вслѣдствіе сего, по мнѣнію нѣкоторыхъ членовъ Совѣта, представлялось бы правильнымъ опредѣлить въ законѣ предѣльный возрастъ для судовъ, получающихъ преміи. Противъ этихъ сужденій большинство высказало, что постоянное обновленіе флота не представляется дѣломъ столь существеннымъ. Гораздо важнѣе хорошее состояніе судовъ, послѣднее же зависитъ не столько отъ его возраста, сколько отъ ухода за судномъ и своевременности ремонта. Поэтому проектируемое ограниченіе является излишнимъ, тѣмъ болѣе, что для самого предпринимателя эксплоатація находящагося въ дурномъ состояніи судна настолько невыгодна, что онъ предпочтетъ, несмотря на принадлежащее ему право на премію, завести новое судно взамѣнъ негоднаго. Большинство членовъ полагало, однако, что выдавать преміи судамъ, не удовлетворяющимъ требованіямъ классификаціонныхъ учрежденій, было бы нежелательнымъ, такъ какъ иначе средства государственнаго казначейства расходовались бы на искусственное продленіе эксплоатаціи завѣдомо негодныхъ судовъ. На семъ основаніи Совѣтъ, отвергнувъ предположеніе объ установленіи предѣльнаго срока службы для судовъ, получающихъ преміи, призналъ соотвѣтственнымъ внести въ законопроектъ оговорку о томъ, что суда, не имѣющія надлежащихъ свидѣтельствъ классификаціонныхъ учрежденій, лишаются права на премію.

VIII. Какой тоннажъ представлялся бы минимальнымъ (для каждаго рода судовъ отдѣльно) для назначенія судну преміи?

При обсужденіи настоящаго вопроса Совѣтъ исходилъ изъ того соображенія, что тоннажъ торговыхъ судовъ опредѣляется съ одной стороны состояніемъ портовъ, а съ другой—размѣрами

ихъ грузооборота и что, поэтому, нѣтъ рѣшительно никакого основанія устанавливать въ законѣ какой либо минимальный тоннажъ для назначенія судну преміи изъ опасенія, что судостроительная дѣятельность направится на постройку по преимуществу маломѣрныхъ судовъ.

IX. Допустимо ли премированіе: 1) судовъ, принадлежащихъ мореходнымъ предпріятіямъ, пользующимся субсидіями со стороны правительства, а также 2) судовъ, конкуррирующихъ на субсидируемыхъ правительствомъ линіяхъ.

Изъ обмѣна мнѣній по сему вопросу выяснилось, что не существуетъ какой-либо связи между установленіемъ премій, какъ общей поощрительной мѣры, и субсидіей, которая возникаетъ изъ особыхъ договорныхъ отношеній правительства къ данному мореходному предпріятію въ цѣляхъ обслуживанія извѣстныхъ линій, важныхъ съ общегосударственной точки зрѣнія. Посему, устанавливая общую мѣру поощренія отечественнаго флота, правительство, повидимому, не имѣетъ основаній исключать изъ общаго состава флота тѣ предпріятія, которыя, за особыя услуги, получаютъ изъ казны опредѣленное договоромъ вознагражденіе. И если въ этомъ отношеніи возможно какое-либо сомнѣніе, то единственно по вопросу о томъ, надлежитъ-ли премировать всѣ безъ изъятія рейсы субсидированнаго предпріятія, или только тѣ изъ нихъ, которые не предусмотрѣны договоромъ, въ силу коего выдается субсидія. Но здѣсь слѣдуетъ принять во вниманіе, что назначеніе премій судамъ обществъ, получающихъ субсидію, но совершающихъ рейсы, не предусмотрѣнные договоромъ, представляется безспорнымъ въ силу общихъ требованій справедливости. Что же касается премированія судовъ, плавающихъ между пунктами, указанными въ договорѣ о назначеніи субсидіи, то выдача имъ преміи могла бы создать для этихъ судовъ особо выгодное положеніе, которое, однако, должно быть разсматриваемо какъ временное, ибо, по наступленіи срока контракта и проектированіи условій новаго договора, размѣръ субсидіи будетъ соотвѣтственно уменьшенъ, въ виду наличности общей для всѣхъ судовъ мѣры поощренія, выражающейся въ выдачѣ изъ казны премій. Обращаясь, засимъ, ко второй части поставленнаго вопроса, Совѣтъ не усматриваетъ основаній къ лишенію права на премію судовъ, которыя совершаютъ рейсы по линіямъ, субсидируемымъ правительствомъ, такъ какъ всѣ невыгоды договорныхъ рейсовъ должны покрываться суммами, получаемыми предпріятіемъ въ формѣ субсидіи,—премированіе же судовъ, добровольно вставшихъ на эту линію, является общею мѣрою поощренія частной предпріимчивости и возможнаго въ будущемъ, при пересмотрѣ договора, пониженія субсидіи, размѣръ коей могъ бы быть выясненъ изъ результатовъ эксплоатаціи судовъ на тѣхъ же линіяхъ, но не субсидируемыхъ.

X. Что представлялось бы желательнымъ принять за основаніе назначенія премій.

По сему вопросу Совѣтъ принялъ во вниманіе, что за такое основаніе могутъ быть приняты:

а) вмѣстимость судна (тоннажъ),

б) вмѣстимость судна въ сочетаніи съ разстояніемъ, пройденнымъ судномъ (тонно-миля),

в) вмѣстимость судна въ сочетаніи съ числомъ рабочихъ дней судна (тонно-день),

г) вмѣстимость судна въ сочетаніи съ количествомъ груза его (тонно-грузъ).

Изъ перечисленныхъ основаній назначенія премій, Совѣтъ призналъ наиболѣе цѣлесообразнымъ избрать вмѣстимость судна въ сочетаніи съ разстояніемъ, пройденнымъ судномъ (тонно-миля) [1]), такъ какъ этими двумя элементами всего проще измѣряется выполняемая судами работа.

XI. Желательно-ли установленіе одной общей ставки для премій, или должны быть установлены различныя ставки, и въ послѣднемъ случаѣ, въ зависимости отъ какихъ именно коэффиціентовъ?

Согласно предположеніямъ Отдѣла такими коэффиціентами могли бы быть:

а) мѣсто постройки судна (отечественная или иностранная верфь);

б) родъ судна (паровое или парусное);

в) матеріалъ, изъ коего построено судно (металлъ, дерево, смѣшанная конструкція);

г) скорость хода (большее или меньшее число узловъ);

д) родъ плаванія (малый каботажъ, большой каботажъ, плаваніе между русскими и иностранными и плаваніе исключительно между иностранными портами);

е) количество и происхожденіе груза (процентное отношеніе груза къ тоннажу, свой или иностранный грузъ);

ж) возрастъ судна (большій или меньшій срокъ службы);

з) вмѣстимость судна (большая или меньшая вмѣстимость).

Останавливаясь на первомъ изъ перечисленныхъ коэффиціентовъ (мѣсто постройки судна), Совѣтъ единогласно призналъ, что въ видахъ поощренія русскаго судостроенія ставка преміи для судовъ отечественной постройки должна быть выше ставки, назначаемой для судовъ, построенныхъ на иностранныхъ верфяхъ. Что

---

[1]) При подписаніи журнала, членомъ Николаевскаго Биржевого Комитета, инженеромъ І. С. Каннегиссеромъ было высказано мнѣніе, что Совѣтъ положилъ въ основаніе назначенія премій не тонно-милю, а грузо-милю.

же касается опредѣленія самыхъ ставокъ этихъ премій, то Совѣтъ затруднился въ общемъ собраніи детально разсмотрѣть весь необходимый для рѣшенія сего вопроса матеріалъ и полагалъ болѣе правильнымъ просить Отдѣлъ ближайшимъ образомъ этотъ вопросъ разсмотрѣть и свои предположенія внести на обсужденіе Совѣта въ слѣдующую сессію. Засимъ, Совѣтъ призналъ, что ставка преміи для парусныхъ судовъ должна быть меньше ставки для судовъ паровыхъ, причемъ выясненіе самыхъ ставокъ поручено Совѣтомъ Отдѣлу. Равныхъ образомъ, Совѣтъ указалъ на желательность дифференцированія ставокъ премій въ зависимости отъ матеріала, изъ коего построено судно, назначивъ для судовъ металлическихъ ставку выше, чѣмъ для судовъ деревянныхъ. Далѣе, Совѣтъ полагалъ соотвѣтственнымъ, чтобы ставка преміи сообразовалась и со скоростью хода судна, понимая подъ послѣднею пріемную скорость minimum въ 10 узловъ, при извѣстномъ соотношеніи сей минимальной пріемной скорости съ размѣромъ премируемаго судна. Что касается рода плаванія, то Совѣтъ нашелъ, что ставки премій не должны дифференцироваться въ зависимости отъ того, какое плаваніе совершаетъ судно, но при этомъ полагалъ, что ставки премій за плаваніе исключительно между иностранными портами должны быть проектированы Отдѣломъ въ меньшемъ размѣрѣ, чѣмъ ставки для остальныхъ родовъ плаванія. Независимо отъ сего, совѣтъ высказался въ желательномъ установленіи болѣе высокой ставки преміи за рейсы, совершаемые въ направленіи отъ русскихъ портовъ къ иностраннымъ (экспортъ) по сравненію со ставками за рейсы, совершаемые въ обратномъ направленіи (импортъ). Наконецъ, Совѣтъ по соображеніямъ, изложеннымъ выше, не усматривая основаній для дифференцированія ставокъ въ зависимости отъ возраста судна, высказался за необходимость установленія ставокъ премій пропорціональныхъ большей или меньшей вмѣстимости судовъ.

Разрѣшивъ, такимъ образомъ, вопросы относительно дифференцированія ставокъ премій въ зависимости отъ различныхъ коэффиціентовъ, Совѣтъ обратился къ слѣдующему вопросу:

XII. Не представляется-ли желательнымъ возложить на суда, получающія премію, какія-либо обязанности по отношенію къ правительству, такъ напримѣръ:

а) по исполненію военно-судовой повинности;

б) по исполненію почтовыхъ и иныхъ административныхъ порученій;

в) по содержанію во время плаванія учениковъ мореходныхъ учебныхъ заведеній для практическаго изученія ими морского дѣла.

По поводу этихъ вопросовъ Совѣтъ призналъ, что они имѣютъ значеніе только въ томъ случаѣ, если бы часть судовъ русскаго

*

флота была лишена по какимъ-либо причинамъ права на полученіе премій, но разъ Совѣтъ никакихъ изъятій въ законопроектъ внести не пожелалъ, то всѣ эти вопросы относительно обязанностей премируемыхъ судовъ къ правительству должны отпасть.

Наконецъ, Совѣтъ по вопросу о томъ, какова должна быть продолжительность срока дѣйствія закона о поощрительныхъ преміяхъ, высказался за то, чтобы такимъ срокомъ былъ принятъ десятилѣтній періодъ, но при этомъ указалъ, что судно, начавшее получать премію въ теченіе этого періода, не лишается права на премію по истеченіи срока дѣйствія закона, а продолжаетъ ее получать до истеченія полныхъ десяти лѣтъ.

Закончивъ, такимъ образомъ, разсмотрѣніе представленія Отдѣла Торговаго Мореплаванія, Совѣтъ выразилъ увѣренность въ томъ, что проектъ будетъ разработанъ Отдѣломъ въ полномъ соотвѣтствіи съ закономъ о правѣ плаванія подъ русскимъ національнымъ флагомъ.

Подлинный за надлежащими подписями.

Утверждены Министромъ Торговли и Промышленности, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, 2 іюня 1913 года.

XVII. Временныя правила

относительно производства денежныхъ изъ казны воспособленій судамъ, обслуживающимъ мѣстныя каботажныя сообщенія на Дальнемъ Востокѣ, за счетъ кредита въ 100.000 рублей, занесеннаго въ статью 3 § 8 смѣты расходовъ Министерства Торговли и Промышленности по части торговаго мореплаванія и портовъ на 1913 годъ.

(Собр. Уз. и Расп. Прав., Отдѣлъ первый, № 144, отъ 5 іюля 1913 г., ст. 1247).

Ст. 1. Хозяева русскихъ мореходныхъ судовъ, обслуживающихъ мѣстныя каботажныя сообщенія на Дальнемъ Востокѣ, получаютъ, при соблюденіи условій, предусмотрѣнныхъ настоящими правилами, особое, изъ средствъ государственнаго казначейства, воспособленіе, именуемое въ послѣдующихъ статьяхъ навигаціонными преміями.

Ст. 2. Навигаціонная премія выплачивается судамъ: паровымъ, моторнымъ, парусно-моторнымъ (желѣзнымъ и деревяннымъ) и паруснымъ (желѣзнымъ и деревяннымъ), имѣющимъ не менѣе 20 регистровыхъ тоннъ полной вмѣстимости (брутто).

Ст. 3. Навигаціонная премія опредѣляется съ каждой регистровой тонны полной вмѣстимости (брутто) судна и съ каждой мили его пробѣга (тонно-мили) и составляетъ для всѣхъ, указанныхъ въ ст. 2, категорій судовъ въ копѣйкахъ— 0,05 коп.

Ст. 4. Каботажный рейсъ въ сообщеніяхъ между пунктами Приамурскаго Генералъ-Губернаторства, расположенными сѣвернѣе 50° сѣверной широты, оплачивается навигаціонной преміей въ полуторномъ размѣрѣ, т. е. 0,075 коп. за каждую регистровую тонну полной вмѣстимости (брутто) судна и каждую милю его пробѣга.

Ст. 5. Рейсъ, оплачиваемый помильной платой изъ казны на основаніи заключенныхъ ею съ предпріятіемъ условій, преміею не оплачивается.

Примѣчаніе. За выполненіе рейса не на основаніи заключенныхъ съ казною условій мореходное предпріятіе вправѣ получить навигаціонную премію.

Ст. 6. Навигаціонная премія выплачивается за пробѣги судна въ плаваніи, исчисляемые по кратчайшимъ морскимъ разстояніямъ на основаніи изданныхъ Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ Морского Министерства таблицъ.

Примѣчаніе. Въ случаѣ непомѣщенія какого-либо пункта въ упоминаемыхъ таблицахъ (ст. 6), кратчайшія разстоянія устанавливаются Дирекціею Маяковъ и Лоціи Восточнаго океана.

Ст. 7. Письменное прошеніе, съ возбужденіемъ ходатайства о выплатѣ навигаціонной преміи за совершенный судномъ рейсъ, подается хозяиномъ судна на имя начальника Владивостокскаго торговаго порта.

Ст. 8. Къ означенному въ ст. 7 прошенію прилагаются, въ качествѣ оправдательныхъ документовъ, засвидѣтельствованныя Владивостокскимъ портовымъ управленіемъ или управленіемъ завѣдывающаго изыскательской партіей въ Амурскомъ лиманѣ, или мѣстными таможенными, переселенческими или полицейскими властями выписки изъ судового журнала даннаго судна.

Кромѣ того, представляются удостовѣренія другихъ правительственныхъ органовъ, либо общественныхъ учрежденій, либо трехъ мѣстныхъ жителей—о дѣйствительномъ посѣщеніи судномъ даннаго пункта, съ указаніемъ времени, когда именно онъ былъ посѣщенъ.

Ст. 9. Въ случаѣ возникновенія у начальника Владивостокскаго торговаго порта сомнѣнія въ посѣщеніи даннымъ судномъ того или иного пункта побережья, дѣло о выдачѣ навигаціонной преміи вносится на разсмотрѣніе и рѣшеніе Владивостокскаго портоваго присутствія.

Ст. 10. Временемъ возбужденія ходатайства признается день полученія соотвѣтственнаго письменнаго прошенія въ управленіи Владивостокскаго торговаго порта.

Ст. 11. Хозяева русскихъ мореходныхъ судовъ, обслуживающихъ мѣстныя каботажныя сообщенія на Дальнемъ Востокѣ, не возбудившіе ходатайства о выплатѣ причитающейся имъ навигаціонной преміи до 1 сентября слѣдующаго за операціоннымъ года, почитаются отказавшимися отъ нея.

Утверждена Министромъ Торговли и Промышленности, по соглашенію съ Управляющимъ Государственнымъ Контролемъ, 19 августа 1913 года.

Инструкція

чинамъ мѣстныхъ на Дальнемъ Востокѣ учрежденій Государственнаго Контроля и Министерства Торговли и Промышленности по примѣненію утвержденныхъ 2 іюня 1913 года Министромъ Торговли и Промышленности, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, Временныхъ Правилъ относительно производства денежныхъ изъ казны воспособленій судамъ, обслуживающимъ мѣстныя каботажныя сообщенія на Дальнемъ Востокѣ, за счетъ кредита въ 100.000 рублей, занесеннаго въ ст. 3 § 8 смѣты расходовъ Министерства Торговли и Промышленности по части торговаго мореплаванія и портовъ на 1913 годъ.

(Собр. Уз. и Расп. Прав., Отдѣлъ первый, № 211, отъ 24 сентября 1913 г., ст. 2029).

§ 1. Хозяева русскихъ мореходныхъ судовъ, посѣтившихъ, при обслуживаніи мѣстныхъ каботажныхъ сообщеній на Дальнемъ Востокѣ, попутно лежащіе иностранные порты не съ цѣлью совершенія тамъ грузовыхъ операцій (для нагрузки углемъ, снабженія водою, въ случаѣ аваріи, чтобы скрыться отъ ненастной погоды), въ правѣ получить навигаціонную премію.

§ 2. Въ случаѣ захода судна въ иностранный портъ, пробѣгъ этого судна исчисляется по кратчайшимъ морскимъ разстояніямъ, на основаніи указанныхъ въ ст. 6 Временныхъ Правилъ 2 іюня 1913 года, таблицъ или постановленій Дирекціи Маяковъ и Лоціи Восточнаго океана, между русскимъ пунктомъ, посѣщеніе коего предшествовало заходу въ иностранный портъ, и русскимъ пунктомъ, посѣщеннымъ вслѣдъ за этимъ иностраннымъ портомъ.

§ 3. Упоминаемыя въ ст.ст. 7 и 8 Временныхъ Правилъ 2 іюня 1913 года письменныя прошенія и приложенныя къ нимъ засвидѣтельствованныя выписки изъ судового журнала судна оплачиваются гербовымъ сборомъ въ размѣрѣ 75 коп. съ листа (ст. 14 Уст. Герб.), а отвѣты на прошенія, если таковые сообщаются,— въ томъ же размѣрѣ, но за отвѣтную бумагу (п. 1 ст. 15 Уст. Герб.).

§ 4. Суммы навигаціонныхъ премій, предназначенныя къ выдачѣ судовладѣльцамъ, пребывающимъ или временно посѣщаю-

Маг. 7
15 р.

щимъ Николаевскъ на Амурѣ, переводятся Начальникомъ Владивостокскаго торговаго порта на имя завѣдывающаго изыскательской партіей въ Амурскомъ лиманѣ для производства такой выдачи.

§ 5. Въ началѣ каждаго года управленіемъ Владивостокскаго торговаго порта составляется отчетъ за истекшій годъ по операціи выдачи навигаціонныхъ премій въ водахъ Дальняго Востока, каковой отчетъ представляется, не позднѣе 1 марта, въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія; копія же съ такого отчета сообщается Приамурскому Генералъ-Губернатору для свѣдѣнія.

§ 6. Ревизія расходовъ по означенной выше операціи возлагается на контроль, повѣряющій обороты по Владивостокскому торговому порту, съ примѣненіемъ правилъ ревизіи денежныхъ и матеріальныхъ оборотовъ по устройству, содержанію и эксплоатаціи торговыхъ портовъ.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

9 Ф VI 1955

Госуд. Тип.